Protokollauszug
17. Sitzung vom 11. August 2025

139 8.3.5.5 2023.1955 **Masterplan eMobility 2025 - 2029**
Bau der Basisinfrastruktur für öffentlich zugängliche Elektro-Ladestationen, Kreditbewilligung, Weisung 29

Antrag des Stadtrats an den Gemeinderat – Weisung

1. Für den Bau der Basisinfrastruktur für öffentlich zugängliche Elektro-Ladestationen wird ein Rahmenkredit von CHF 900'000 (exkl. MwSt.) bewilligt. Über eine allfällige Aufteilung in Objektkredite ist der Stadtrat zuständig. Die Kreditsumme erhöht oder reduziert sich entsprechend der Baukostenentwicklung in der Zeit zwischen der Aufstellung der Kosten (Stand Oktober 2023) bis zur Bauausführung.

2. Diese Aufgabe wird in den bestehenden Eigenwirtschaftsbetrieb "541 Mobilität" integriert.

3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Er gibt die einzelnen Tranchen aus dem Rahmenkredit (unter Berücksichtigung der Kostenteilung bei gemeinsamen Bauvorhaben der verschiedenen Abteilungen) auf Basis des Jahresbudgets frei.

Bericht

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Sektor Verkehr verursacht einen Drittel der Treibhausgasemissionen und ist somit der relevanteste Sektor in der schweizerischen Klimabilanz. Bund und Kanton setzen unterschiedliche Instrumente ein, um die Treibhausgasemissionen im Strassenverkehr zu reduzieren. Städte und Gemeinden können ebenfalls für die Erreichung dieses Zieles ihren Beitrag leisten.

Die schrittweise Transformation auf unseren Strassen, von Verbrenner-Fahrzeugen hin zur Elektromobilität, findet bereits statt. Die Entwicklung ist aber von verschiedenen Faktoren abhängig, wobei die Entwicklung der letzten Jahre an Bedeutung gewinnt (Anteil Neuzulassungen E-Fahrzeuge 2019 5.5 %, 1. Quartal 2025 29.5 %). Einzig Im Jahr 2024 stagnierte der Markt.

Die Ursache der Stagnation hängt von vielen Faktoren ab. Eine davon ist die unzureichende Ladeinfrastruktur. Ein anderer Grund ist regulatorischer Natur: Im Jahr 2024 hat die Schweiz im Durchschnitt die Emissionsvorschriften mit diesen Zahlen erfüllt. Langfristig will der Bundesrat die Umstellung auf einen fossilfreien Verkehr bis 2050 grundsätzlich im Gleichschritt und analog zu den Massnahmen der EU umsetzen. Der zurzeit geltende Beschluss ist, dass in der EU ab 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen. Selbst wenn die Schweiz die Richtlinien der EU nicht oder nur verzögert übernehmen würde, ist sie

davon stark betroffen, da die Schweiz keine eigene Autoindustrie hat und ein Grossteil der Fahrzeuge aus der EU importiert werden.

Für Wädenswilerinnen und Wädenswiler, die weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können, braucht es einen Mix von allgemein zugänglichen Ladeoptionen, die dem zukünftigen Ladebedürfnis entsprechen können. Insbesondere für Mieterinnen und Mieter stehen heute praktisch keine privaten Lademöglichkeiten zur Verfügung.

Mit dem «Masterplan eMobility» wurde ein Konzept erarbeitet, welches die Grundlage für die Aktivitäten der Stadt im Bereich der Elektromobilität bildet. Eine Massnahme daraus ist die Überprüfung auf Mach- und Finanzierbarkeit von Elektro-Ladestationen auf öffentlichem Grund.

Folgende Fragestellungen wurden dabei genauer untersucht:

Entwicklungsprognosen erstellen
- Wie viele Elektroautos werden bis wann zu erwarten sein?

Infrastrukturbedarf abschätzen
- Wie viele öffentliche Elektro-Ladestationen werden in den nächsten Jahren wo benötigt?

Definition der Rolle der Stadt
- Wie kann die Stadt die Elektromobilität unterstützen?
- Welche Rolle und Verantwortung kann sie bei der Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur einnehmen?
- Wie werden die Schnittstellen und Zuständigkeiten geklärt?

Finanzbedarf bestimmen
- Welche Investitionen sind in welchem Zeitraum für die Basisinfrastruktur im öffentlichen Raum und in die Ausrüstung von Ladeinfrastrukturen bei städtischen Liegenschaften zu tätigen?

Flexibilität wahren
- Wie kann der Dynamik in der Entwicklung und des Marktes der Elektromobilität Rechnung getragen werden?

Daneben soll auch der Umgang und die Harmonisierung der Nutzung von bereits bestehenden Ladestationen und weiteren Arten von Ladeanforderungen (Schnell-Ladestationen und Laden an Points of Interest) auf öffentlichem Grund geprüft werden.

Elektromobilität – Übersicht und Prognose

Die Abbildung zeigt die Entwicklung des Bestands von Personenwagen nach Antriebstechnologie. Plug-in Hybride spielen mittelfristig eine Rolle und Wasserstoff-Brennstoffzellen werden einen nur tiefen Marktanteil bei Personenwagen haben. Im Jahr 2050 werden nach heutiger Einschätzung 95 % der Personenwagen rein elektrisch sein.

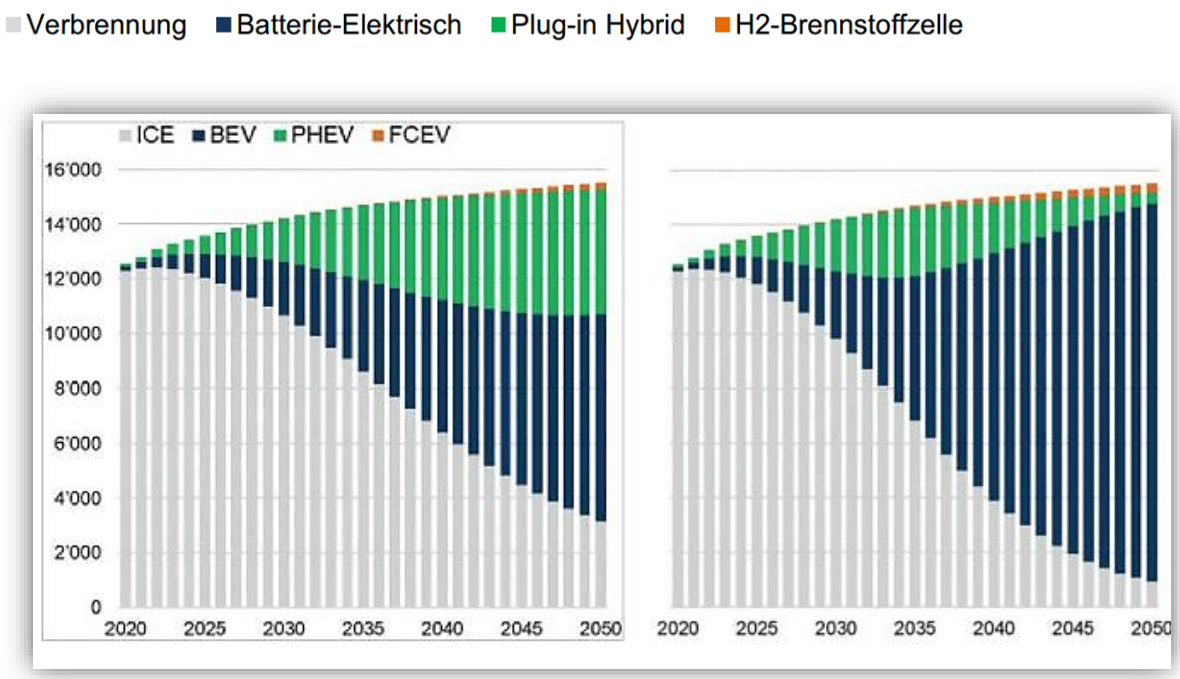

Abbildung 1:

Prognose für den Bestand von Personenwagen in Wädenswil nach Antriebstechnologie im Szenarienvergleich

Links: Weiter wie bisher, Rechts: Netto-Null-Effizienz Kompatibel, (Quelle EBP, 2023)

2. Bedarf an Ladestationen und Methodik

Beim Laden von Elektrofahrzeugen gibt es unterschiedliche Bedürfnisse, die mit der Nutzung und der verfügbaren Zeit zusammenhängen. Es wird davon ausgegangen, dass ein Grossteil aller Ladevorgänge für Elektrofahrzeuge zu Hause (z. B. Laden über Nacht) oder am Arbeitsplatz stattfinden werden. Für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können, braucht es einen Mix von allgemein zugänglichen Ladeoptionen, die das zukünftige Ladebedürfnis decken können. Die Untersuchungen des Bundesamts für Energie (2023) zeigen, dass im Jahr 2035 29 % bis 51 % des Ladebedarfs an allgemein zugänglichen Ladestationen anfallen werden.

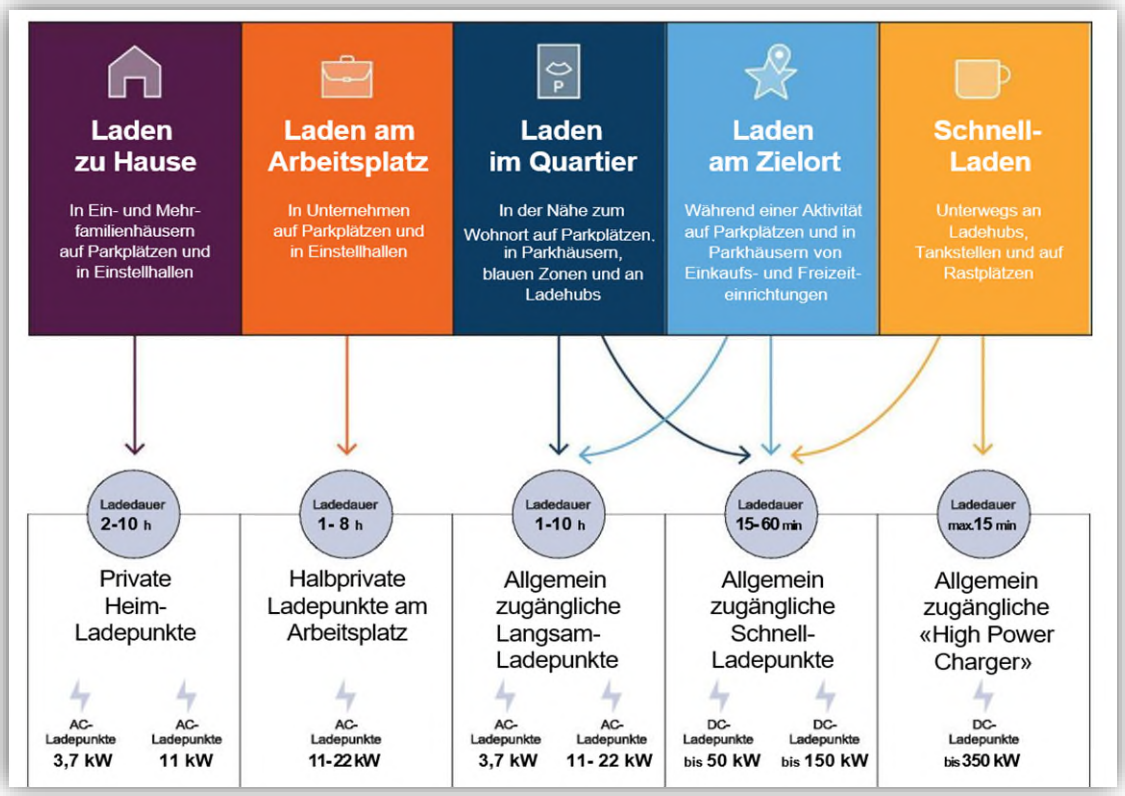

Abbildung 2: Ladebedürfnisse und Ladeoptionen (Quelle: BFE/EBP, 2023)

Im Auftrag der Abteilung Werke (Energiekommission) hat das Planungsbüro EBP (Ernst Basler & Partner, Zürich) den «Masterplan eMobility» erarbeitet. Dieser befasst sich mit der Elektromobilität im Allgemeinen und mit der dafür nötigen Ladeinfrastruktur in Wädenswil im Besonderen. Die Planung der öffentlich nutzbaren Ladestationen in einer Stadt ist komplex. So verändert beispielsweise das Verschieben einer Ladestation auch das Ladeaufkommen an benachbarten Ladestandorten. Mit dem von EBP entwickelten Tool «Localizer» haben deren Mobilitätsfachleute in der Stadt Wädenswil über 100 potenzielle Standorte für öffentlich zugängliche Ladestationen eruiert, diese bewertet, bezüglich Umsetzung miteinander verglichen und priorisiert. Das Tool berücksichtigte dabei folgende Grundlagen und Faktoren:

- Bevölkerungs-, Gebäude und Wohnungsstatistik (GWS)
- Siedlungsentwicklung
- Mobilitätsverhalten (Mikrozensus Verkehr und Mobilität)
- Zukünftige verkehrliche Entwicklung (NPVM)
- Verkehrsaufkommen und Verkehrsstatistik
- Motorfahrzeug-Informationssystem (MOFIS)
- Haushaltsbudget-Erhebung (HABE)
- Lokalwissen (Energiekommission)

Ausgehend von bereits bestehenden Lademöglichkeiten simuliert der «Localizer» in einem iterativen Verfahren die weiteren Ladestandorte und berücksichtigt dabei die erwähnten Einflussfaktoren. Wer nicht zu Hause laden kann, weil es an einem fest zugeteilten Abstellplatz

fehlt, ist auf öffentlich zugängliche Ladepunkte im Quartier angewiesen (Quelle: Laden im Quartier (laden-punkt.ch). Gibt es davon nicht ausreichend, kann dies den Kaufentscheid für ein Elektrofahrzeug hemmen.

Die Stadt Wädenswil fokussiert sich deshalb beim Aufbau des öffentlichen Ladenetzes auf das Ladebedürfnis «Laden im Quartier» mit Standorten auf öffentlichem Grund.

Basisinfrastruktur	Standorte Anzahl	Ladestationen bis 2050 Anzahl
Laden im Quartier	25*	206

*Zusätzlich zu den oben definierten Standorten werden alle städtischen Tief- und Hochbauprojekte (in enger Zusammenarbeit mit den Werkleitungsträgern) in die Planung für die Basisinfrastruktur mit einbezogen und miteinander abgestimmt.
Es ist zu beachten, dass es an den Standorten mehrere Ladestationen gibt und dass jede Ladestation in der Regel über zwei Ladepunkte verfügt (206 Ladestationen entsprechen 412 Ladepunkten oder Parkplätzen).

3. Rolle der Stadt

Beim Auf- und Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur empfiehlt es sich für Gemeinden und Städte eine subsidiäre Rolle einzunehmen. Das bedeutet, dass sich die öffentliche Hand als Eigentümerin des öffentlichen Grunds in der Rolle für den Bau und die Finanzierung der Basisinfrastruktur inkl. Netzerschliessung (von der Transformatorenstation oder Verteilkabine bis zur Ladestation) sieht.

Die Stadt Wädenswil will und kann hingegen die Ladestationen selbst nicht finanzieren, installieren und betreiben. Dies bedeutet, dass sie bei der Realisierung des öffentlichen Ladenetzes eine koordinierende Rolle einnimmt, sich als Projektpartnerin in die Ladeinfrastruktur-Projekte involviert, den öffentlichen Grund zur Verfügung stellt, einen Realisierungspartner ausschreibt und eine Konzession für den Betrieb eines öffentlichen Ladenetzes vergibt.

4. Umsetzungsschritte

Folgende Umsetzungsschritte werden in Betracht gezogen:

- Die Stadt definiert aus Bedarfs-, Verkehrs- und Netzsicht geeignete Standorte für öffentlich zugängliche Ladestationen im öffentlichen Raum (bereits erfolgt; vgl. «Masterplan eMobility»).
- Die Stadt legt die organisatorische Verortung für die Bearbeitung des Themas nachhaltige Mobilität fest und stellt die personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung.
- Die Stadt sucht mittels einer Submission einen privaten Betreiber für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Ladestationen (Laden im Quartier) und die Verrechnung der Nutzung derselben.

- Die Stadt vergibt dem privaten Betreiber eine Konzession über mindestens 10 Jahre. Darin sind Rechte und Pflichten definiert (nicht abschliessend):
  - ✓ Ladestandorte in Abhängigkeit des «Masterplans eMobility» für Laden im Quartier
  - ✓ Vorgaben und Kriterien für ein Sharingkonzept
  - ✓ Koordinationspflicht mit der Stadt
  - ✓ Vorgaben für die Standortmiete und Gebühren gegenüber der Stadt
- Erst nach der Wahl des konzessionierten Partners finanziert die Stadt als Grundeigentümerin und im Rahmen des bestehenden Eigenwirtschaftsbetriebs "541 Mobilität" den Aufbau der Basisinfrastruktur inkl. Netzerschliessung. Die Bauarbeiten werden mit anderen Hoch- und Tiefbauprojekten koordiniert, um Synergien zu nutzen

5. Finanzielles

Die Rentabilität der Ladeinfrastruktur hängt von verschiedenen Faktoren ab, die sowohl auf die Ladestationen-Betreiber als auch auf die Stadt Einfluss nehmen:

Stadt	Einnahmequellen	Betreiber
X	Nutzungsgebühren	X
X	Standortmiete	
X	Konzessionseinnahmen	
	Werbeeinnahmen	X
X	Fördermittel	X
	Kostenfaktoren	
	Installationskosten Ladestationen	X
	Betriebs- und Wartungskosten Ladestationen	X
X	Netzanschlusskosten	
X	Basisinfrastruktur	
	Auslastung und Nachfrage	
X	Nutzungsfrequenz	X
X	Standortattraktivität	X
X	Marktentwicklung.	X
	Preisgestaltung	
	Dynamische Preise	X
	Abonnements	X

Die Investitionskosten zulasten der Stadt (Basisinfrastruktur) umfassen pro Standort folgende Komponenten:

- Tiefbaukosten:
  - ✓ Baustelleneinrichtung
  - ✓ Abbrüche / Demontagen
  - ✓ Bauarbeiten für Werkleitungen
  - ✓ Belagsarbeiten / Abschlüsse
  - ✓ Regie / Unvorhergesehenes
- Grundgebühr Netzanschluss EKZ

- Netzkabel bis Anschlusspunkt
- Elektrische Grundinstallation:
  - ✓ Stromzähler
  - ✓ Lastmanagement
  - ✓ Internetanbindung

Die Planerfolgsrechnung aus dem «Masterplan eMobility» basiert auf dem Betreibermodell, dass die Stadt in die Basisinfrastruktur investiert und der private Betreiber seinerseits die Ladestationen baut und betreibt. Die Stadt erhebt eine Standortmiete und eine Gebühr auf jeder geladenen Kilowattstunde. Ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Förderbeiträge des Kantons Zürich, einem kalkulatorischen Zinssatz von 3 % sowie einem Betrachtungszeitraum von 20 Jahren, wurde in der Planerfolgsrechnung ausgewiesen, dass sich die Investitionen für die Stadt refinanzieren lassen. Der Planerfolgsrechnung liegen folgende Annahmen und Kennzahlen zugrunde:

Betrachteter Zeitraum:	20 Jahre
Kalkulatorischer Zinssatz:	3 %
Infrastrukturkosten Ø / Standort für Stadt:	CHF 38‘000.–
Lebensdauer Basisinfrastruktur:	80 Jahre
Kosten pro AC-Ladestation für Betreiber:	CHF 5‘315.– (nur Laden im Quartier)
Lebensdauer Ladestation:	10 Jahre (danach Ersatz)
Ladebedarf pro Ladestation:	steigend auf 16 MWh ab 2035
Betriebskosten für Betreiber:	jährlich 5% der Investitionskosten
Stromkosten (Annahme Ø):	CHF 0.22 / kWh

Aufgrund der Szenarien und dem entsprechend errechneten Bedarf für öffentlich zugängliche Ladestationen fürs Laden im Quartier, würden sich, falls die Stadt Wädenswil die Basisinfrastruktur erstellt, folgende Investitionskosten (ohne mögliche Fördergelder vom Kanton) ergeben:

Planerfolgsrechnung 2026 – 2046 aus Sicht der Stadt Wädenswil	Laden im Quartier
Infrastrukturkosten	CHF 899'969
Ertrag (Nutzungsgebühren, Standortmiete und Konzessionseinnahmen)	CHF 870'785
Restwert Infrastruktur (nach 20 Jahren)	CHF 386'703
Kapitalwert NPV	CHF 357'519
Profitability Index PI	1.40
Interner Zinssatz IRR (%)	5.67

Die obigen Ergebnisse der Planerfolgsrechnung sind durch drei betriebswirtschaftliche Kennzahlen charakterisiert:

Kapitalwert (NPV):
Der Kapitalwert (Net Present Value) ist die Summe aller Ein- und Auszahlungen abgezinst auf heute. Diese Methode berücksichtigt den Zeitwert des Geldes: Eine Einzahlung heute hat mehr wert als eine zukünftige in derselben Höhe. Die Berechnung hängt vom definierten kalkulatorischen Zinssatz ab. Der Zinssatz repräsentiert den Gewinn einer alternativen Kapitalanlage in gleicher Höhe im jeweiligen Zeitraum. Wenn der Kapitalwert 0 ist, dann erhält der Investor sein eingesetztes Kapital zurück, zuzüglich einer Verzinsung des Kapitals in Höhe des Kalkulations-Zinssatzes. Wenn der Kapitalwert grösser als 0 ist, dann erzielt der Investor zusätzliche Gewinne aus dem Investment. Je höher der Kapitalwert ist, desto rentabler ist die Investition.

Profitability Index (PI):
Der Profitability Index ist das Verhältnis zwischen den Erträgen aus der Investition und den Investitionskosten. Wenn der Profitability Index grösser als Eins ist, dann lohnt sich die Investition.

Interner Zinssatz (IRR):
Interner Zinssatz (Internal Rate of Return) ist die jährliche Rendite der Investition über einen bestimmten Investitions-Zeitraum.

Die jährlichen durchschnittlichen Kapitalfolgekosten gemäss HRM2 gestalten sich folgendermassen:

in CHF	Investitionskosten	Nutzungsdauer in Jahren	Kapitalfolgekosten CHF / Jahr (Zinssatz 1 %)		
			Abschreibungen	Kalkulatorische Zinsen	Total
Infrastrukturkosten	900'000	50	18'000	4'500	22'500

Der Einfachheit halber wird bei der Berechnung von den totalen Infrastrukturkosten ausgegangen. In der Realität wird die Investitionssumme gestaffelt anfallen.

Neue Stellen müssen zur Bearbeitung dieser Aufgaben voraussichtlich nicht geschaffen werden. Es fallen vorerst keine weiteren betrieblichen Folgekosten für die Stadt an.

Das Förderprogramm Ladeinfrastruktur des Kantons startete im April 2023 und ist bis Ende 2026, oder bis die Fördermittel ausgeschöpft sind, befristet. Nach der aktuellen Version werden 30 % der Kosten für den Bau von Ladestationen bis zu einem Höchstbetrag von CHF 450'000 pro Gemeinde gefördert. Für die Förderung relevant sind die Investitionskosten für öffentlich zugängliche Parkplätze, die zum gleichzeitigen Laden ausgerüstet werden. Die Investitionskosten umfassen dabei sowohl die Basisinfrastruktur wie auch die Ladestation(en).

Mit dem Rahmenkredit sollen alle Ausgaben bewilligt werden, welche die Stadt inskünftig im Zusammenhang mit der Elektromobilität ausgeben wird. Dazu gehören insbesondere Ausgaben primär im Zusammenhang mit der Basiserschliessung für Elektro-Ladestationen in Quartieren.

Im Budget 2026 werden CHF 200'000 und im Finanz- und Entwicklungsplan in den Planjahren 2027 bis 2029 CHF je CHF 100'000 eingestellt.

Die Finanzierung erfolgt über den bereits bestehenden Eigenwirtschaftsbetrieb "541 Mobilität".

Es ist zudem vorgesehen, dass aus den Erträgen des Eigenwirtschaftsbetriebs mittelfristig Abgaben an den Finanzhaushalt der Stadt geleistet werden. Mit dem Bau der Basisinfrastruktur für die Elektromobilität geht die Stadt ein geschäftliches Risiko ein. Im Treibstoffbereich (Benzin und Diesel) steht sie seit jeher im Wettbewerb. Aus diesen Gründen soll die Stadt für das Eingehen der Risiken angemessen entschädigt werden. Dazu bedarf es einer gesetzlichen Grundlage auf Verordnungsstufe, welche durch den Gemeinderat zu genehmigen ist (analog der Abgabe im Bereich Gas).

In den ersten Jahren steht die Investitionstätigkeit der Basisinfrastruktur im Fokus und es sind noch keine Erträge aus diesem Geschäft zu erwarten. Ab ca. 2030 kann mit Erträgen gerechnet werden, welche sich an den der transportierten Menge Strom bzw. den verkauften Mengen im Treibstoff (Benzin und Diesel) orientieren und in der Gebührenverordnung definiert und mit Bandbreiten festgesetzt werden.

6. Zeitweise öffentliche Standorte

Gemäss dem «Masterplan eMobility» könnten bestimmte Ladestationen bei öffentlichen Gebäuden doppelt genutzt werden, in dem sie tagsüber städtischen Angestellten zur Verfügung stehen und nachts durch Privatpersonen genutzt werden könnten (z.B. Parkplatz Stadthaus).

7. Zeitplan

Gemäss dem «Masterplan eMobility» soll der Bau der meisten Ladestationen (80 %) möglichst bis 2030 abgeschlossen sein. Der genaue Zeitplan für die verschiedenen Standorte hängt davon ab, wie die Stadt die verschiedenen Tief- und Hochbauarbeiten koordiniert, um grösstmögliche Einsparungen beim Bau zu erzielen.

8. Chancen, Herausforderungen und Risiken

Die Erstellung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bringt sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich. Eine ganzheitliche Bewertung dieser Aspekte im Hinblick auf die klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes, des Kantons sowie der Stadt Wädenswil ist daher unerlässlich. Die vorliegende Planung verfolgt das Ziel, die Umsetzung von öffentlich zugänglichen Ladestationen in Wädenswil bedarfsgerecht, wirtschaftlich und zukunftsfähig zu gestalten.

Das Hauptziel des Projekts ist es, allen Einwohnerinnen und Einwohnern den Umstieg auf Elektromobilität zu ermöglichen – insbesondere jenen ohne private Lademöglichkeit. Die geplante Ladeinfrastruktur soll daher gezielt die Bedürfnisse von Personen in Wohnquartieren abdecken, die über keinen privaten Parkplatz verfügen, wie z. B. Mieterinnen und Mieter.

Ein flächendeckendes öffentliches Ladenetz stellt zudem sicher, dass Technologieoffenheit gewahrt bleibt, da es allen gängigen Elektrofahrzeugen unabhängig von Hersteller oder Modell zugänglich ist. Weitere Vorteile des Vorhabens sind:

- Angebot für die Bevölkerung
- Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und Lärmemissionen
- Zugang zum kantonalen Förderprogramm für Ladeinfrastruktur
- Stärkung der Innovationskraft und Zukunftsfähigkeit der Stadt Wädenswil

Da sich die Elektromobilität noch in einer Wachstumsphase befindet, bestehen gewisse Risiken:

- Hohe Anfangsinvestitionen
- Unsicherheiten hinsichtlich der Marktentwicklung und Auslastung der Stationen
- Flächenbedarf im öffentlichen Raum
- Belastung des Stromnetzes
- Verfügbarkeit geeigneter Standorte

Die technologischen Risiken hinsichtlich der Ladestationen selbst werden als gering eingeschätzt. In der Schweiz haben sich klare Standards etabliert (z. B. Typ-2- bzw. CCS2-Stecker und standardisierte Kommunikationsprotokolle). Eine hohe Dynamik besteht aktuell im Bereich des ultraschnellen Ladens (über 150 kW). Diese Technologie ist jedoch für den vorgesehenen Einsatz in Wohnquartieren weniger relevant.

Ein weiterer Diskussionspunkt betrifft die Nutzung der elektrifizierten Parkplätze: Diese sind ausschliesslich von sogenannten Steckerfahrzeugen (E-Autos und Plug-in-Hybride) nutzbar. Daraus könnten Bedenken hinsichtlich einer eingeschränkten Parkplatzverfügbarkeit entstehen. Dem kann wie folgt begegnet werden: Erstens bleibt der Anteil an elektrifizierten Parkplätzen (206) im Vergleich zum gesamten städtischen Angebot (1'800) gering. Zweitens nimmt der Anteil an Steckerfahrzeugen im Fahrzeugbestand kontinuierlich zu, wodurch eine natürliche Verschiebung in der Parkplatznutzung erfolgt. Drittens können in Stadtgebieten mit bereits kritischer Parkplatzsituation Schnellladestationen realisiert werden. Diese ermöglichen kürzere Ladezeiten, wodurch eine höhere Zahl von Fahrzeugen versorgt werden kann.

Der Stadtrat, auf Antrag der Abteilung Werke, beschliesst:

1. Die Weisung betreffend Bau der Basisinfrastruktur von öffentlich zugänglichen Elektro-Ladestationen (Kreditgenehmigung) wird zuhanden des Gemeinderats verabschiedet.

2. Die Abteilung Werke wird ersucht, eine Verordnung über die Abgabe auf die transportierte Energiemenge bzw. verkaufte Treibstoffmenge an die Stadt zuhanden des Gemeinderats zu erarbeiten.

   Referent des Stadtrats: Jonas Erni, Stadtrat Werke

Mitteilung an:
- Mitglieder des Gemeinderats
- Mitglieder des Stadtrats
- Abteilung Werke

Status: öffentlich

Für richtigen Auszug:

Stadtrat Wädenswil

Esther Ramirez
Stadtschreiberin

Beilage: Masterplan eMobility