

Städtischer Werkhof: Ersatz von zwei Kehrrichtfahrzeugen

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 19. August 2003

Das Wichtigste im Überblick

Der Zweckverband der Zuger Einwohnergemeinden für die Bewirtschaftung der Abfälle (ZEBA) hat mit dem Konsortium der Kehrrechtsverbrennungsanlagen der Kantone Zürich und Thurgau einen Vertrag für die Abnahme und Verbrennung der Haushaltsabfälle abgeschlossen. Der Vertrag schreibt u.a. vor, die Abfälle per Bahn auf kombiverkehrstauglichem Rollmaterial (Abroll Container Transport System = ACTS) zu liefern. Ab 2004 wird der Kehrrecht ohne Kehrrechtumladestation Sihlbrugg (KUST) direkt auf die Bahn geladen werden. Der Betrieb der KUST wird aus Kostengründen eingestellt. Die Schweizerischen Bundesbahnen gewährleisten, dass die Container an den Bahnhöfen direkt auf die Bahnwagen geschoben werden können. Alle Sammelunternehmungen im ZEBA-Gebiet müssen für die Sammlung der Haushaltsabfälle (Grautouren) mit entsprechenden Fahrzeugen und Containern ausgerüstet werden. Im städtischen Werkhof sind hierfür zwei neue Fahrzeuge mit Pressvorrichtung und zwölf ACTS-Container zu beschaffen. Sie ersetzen zwei alte Kehrrichtfahrzeuge aus den Jahren 1989 und 1992. Der erforderliche Kredit inkl. MWST beträgt Fr. 1'173'665.--.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Zweckverband der Zuger Einwohnergemeinden für die Bewirtschaftung der Abfälle (ZEBA) fand in den letzten Jahren die Evaluation für den Standort der Verbrennungsanlage, den Transport zu dieser und das darauf abgestimmte Sammelsystem statt. Die nun vorgenommene Festlegung auf die Transporte mit ACTS-Containern direkt ab den Bahnhöfen führt in ganzem ZEBA-Gebiet zu einem neuen Sammelsystem und somit zur Beschaffung von entsprechenden Fahrzeugen. Mit dem Verzicht

auf die Kehrichtumladestation Sihlbrugg (KUST) werden pro Jahr über Fr. 350'000.-- eingespart.

1.2 Gegenwärtiger Fahrzeugpark

Zurzeit verfügt der Werkhof über vier Kehrichtfahrzeuge. Davon haben drei einen festen Aufbau (nicht bahntransporttauglich) und sind älteren Jahrgangs (1989, 1991 und 1992). Zwei von diesen Fahrzeugen müssen aus Altersgründen aus dem Betrieb genommen werden, das dritte kann noch eine Zeitlang eingesetzt werden. Das vierte, 2002 beschaffte Fahrzeug, verfügt über zwei Kehricht-Wechselaufbauten, welche aber nicht bahntransporttauglich sind.

Zudem verfügt der Werkhof über drei Lastwagen mit den Jahrgängen 1981, 1995 und 1999. Der Älteste muss ausser Betrieb genommen werden.

2. Anpassung an das neue Sammelsystem der ZEBA

2.1 Bedarf an Fahrzeugen

In der Stadt Zug wurde mit dem Ersatz der alten Kehrichtfahrzeuge zugewartet, um auf das gewählte System reagieren zu können. Das Stadtgebiet ist in fünf Touren, je eine pro Werktag, eingeteilt. Für den Zugerberg gibt es eine Zusatztour. Bei jeder Tour werden gleichzeitig der Haushaltskehricht und die Grünabfälle gesammelt. Dazu sind zwei Kehrichtfahrzeuge pro Tour erforderlich, je eines für die Grau- und für die Grüntour. Dazu kommen noch zusätzliche Touren für die Papiersammlung sowie für die sogenannten Doppeltouren (nur grau und grün) infolge der Terminverschiebungen durch Feiertage. Dies bedingt ein weiteres ACTS-Container taugliches Fahrzeug. Zusätzlich braucht es für den Ökihof (Karton, Plastik und Sperrgut werden ausschliesslich hier gesammelt) ein Kehrichtfahrzeug und Pressmulden.

Die Transporte zur Verbrennungsanlage erfolgen mit Bahnwagen auf denen je drei ACTS-Container Platz haben. Wegen der Transportdauer und den Umschlagszeiten in der Verbrennungsanlage dauert es drei bis vier Tage bis die ACTS-Container leer zurückkommen. Aufgrund des heute anfallenden Kehrichtvolumens braucht die Stadt Zug insgesamt zwölf ACTS-Container.

Daraus ergibt sich für die Stadt Zug folgender Fahrzeugbedarf:

- zwei Fahrzeuge (neu) mit Hakengeräten und zwölf ACTS-Container:
 - 1. Fahrzeug für Grautouren ganzjährig
 - 2. Fahrzeug einerseits mit Kehrichtaufbau für Doppeltouren Grau (ca. 12-mal pro Jahr), Papiertouren (24-mal pro Jahr), spezielle Entsorgungen und als Ersatz für das erste Fahrzeug bei Parkdienst-Tagen, sowie andererseits mit Wechselbrücke für alle Transportaufgaben, Winterdienst mit Pflug und Streuer.
- ein Fahrzeug (vorhanden, Jahrgang 2002) mit zwei Wechsel-Kehrichtaufbauten für Grüntouren ganzjährig sowie zum Leeren des zweiten Aufbaus im Ökihof.
- ein Fahrzeug (vorhanden Jahrgang 1991) für den Ökihof mit festem Aufbau für Doppeltouren Grün (ca. 12-mal pro Jahr), Papiertouren (24-mal pro Jahr), als Ersatz für das ganzjährig eingesetzte Grüntourfahrzeug bei Parkdiensttagen; einsetzbar für alle übrigen Fraktionen, ausser Grautouren mit direktem Bahnverlad.

2.2 Mögliche Sammelsysteme für Grautouren

Die ACTS-Container können für gängige Sammelarten, Front-, Seiten- und Hecklader eingesetzt werden. Front- und Seitenlader (dieser Typ ist in Deutschland und Holland verbreitet) sind in modernen, flachgelegenen Städten von Vorteil, weil man einen Belader sparen kann. Der Fahrzeuglenker übernimmt auch noch zusätzlich die Aufgabe des zweiten Beladers. Dazu bedarf es vorzugsweise einer bedienerfreundlichen Niederflur-Fahrzeugkabine, wodurch das Fahrzeug länger wird. Voraussetzung ist zudem, dass der Kehrriech an Sammelstellen mit mehreren Containern bereitgestellt wird. In der Stadt Zug treffen diese Bedingungen nur in Quartieren westlich der Bahn also bei einer bis anderthalb Touren zu.

Nachdem die Gemeinden Steinhausen und Baar einen Seitenlader für die neuen Sammeltouren ausgeschrieben haben, wurden auch in der Stadt Zug Testfahrten mit diesem Fahrzeugtyp durchgeführt. Folgende Nachteile wurden dabei festgestellt:

- 70 % der Säcke müssen von Hand in die hohe Schüttvorrichtung geworfen werden, da die Belader dies als effizienter empfanden als den Einwurf in die Einwurfwanne. Diese Arbeitsweise mit „Weitwurf der Säcke“ ist mit den SUVA-Vorschriften bzw. den EKAS-Richtlinien nicht konform.
- In der Stadt sind nur an wenigen Orten Sammelcontainer oder zentrale Sammelstellen vorhanden. Ihre Einrichtung ist in den gewachsenen, kleinstrukturierten Quartieren der Stadt kaum durchzusetzen. Die zahlreichen engen Strassen sind für Seitenlader wenig geeignet, die Gefährdung der Passanten ist oft sehr gross. Die Bereitstellung der Container in steilen Strassen ist zeitraubend und anstrengend.
- Die Leerung wird von Hand gesteuert und braucht je nach Gewicht und Menge unterschiedlich Zeit. Da sie von der Steuerung nicht überblickbar ist, muss der Vorgang oft wiederholt werden, was zeitraubend ist.
- Die Pressung erfolgt durch zwei Schnecken. Der Verschleiss ist gross, gewisse Materialien, z.B. Zeitungen können nicht gut verarbeitet werden.
- Der Service für das Fahrzeug erfolgt beim Fahrzeuglieferanten in der Schweiz. Grössere Unterhaltsarbeiten am Aufbau erfolgen jedoch in Holland. Der Zeitbedarf für Arbeiten in Holland beträgt etwa eine Woche. Die Kosten sind sehr hoch.

Das System mit Hecklader hat den Vorteil, dass das Trägerfahrzeug auch für andere Aufgaben, wie ein Lastwagen eingesetzt werden kann. Das Fahrzeug ist für diesen Einsatzbereich wesentlich (rund eineinhalb Meter) kürzer als ein Niederflurfahrzeug auf Basis Seitenlader. Das Beladen der Fahrzeuge ist in Siedlungen mit steilen und/oder engen Strassen sowie mit einzeln zu bedienenden Liegenschaften wesentlich flexibler und schneller.

3. Ausschreibung und Beschaffung

Die Beschaffung der neuen Fahrzeuge wurde öffentlich ausgeschrieben. Um einen Preisvergleich zu erhalten wurden alle drei Systeme, Front-, Seiten- und Hecklader ausgeschrieben. Neben der Wirtschaftlichkeit wurden als Zuschlagskriterien die systemtechnischen Anforderungen, die Wartung, der Betrieb, die Ökologie und die Mehrfachnutzung bewertet. Beim Hecklader wurde die Ausrüstung eines Fahrzeugs mit Wechsel-Ladebrücke und Winterdienst- Ausrüstung verlangt. Bei den anderen beiden Systemen musste für diese Funktionen ein zusätzlicher Lastwagen mit Winterdienst-Ausrüstung offeriert werden. Es sind sieben Offerten eingegangen mit Gesamtkosten von Fr. 1'152'363.-- bis Fr. 1'291'200.--.

Die Auswertung der Offerten ergab, dass die Beschaffung von zwei MAN Fahrzeugen (Emmen) mit Moser Tech-Heckladersystem (Lyssach) und zwölf ACTS- Containern für Fr. 1'173'665.-- die wirtschaftlich günstigste Lösung ist.

4. Finanzielles

In der Investitionsrechnung des Voranschlags für 2003 wurden unter der Rubrik Werkhof, Konto 406.506.05, zwei neue Kehrrichtfahrzeuge mit Fr. 1'200'000.-- budgetiert. Wie bereits erwähnt, handelt es sich dabei um den Ersatz von Kehrrichtfahrzeugen aus den Jahren 1989 und 1992. Im Preis von Fr. 1'173'665.-- ist die Rücknahme der alten Kehrrichtfahrzeuge und die Mehrwertsteuer berücksichtigt.

Mit der Beschaffung des Heckladersystems kann auf den Ersatz des Lastwagens aus dem Jahre 1981 verzichtet werden; die Kosteneinsparung beträgt rund Fr. 170'000.--. Dadurch werden die jährlichen Ausgaben für Versicherung, LSV- Abgabe und Steuern um rund Fr. 12'000.-- reduziert.

5. Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten und
- für die Anschaffung von zwei Kehrrichtfahrzeugen mit Pressvorrichtungen und zwölf ACTS-Containern einen Kredit von Fr. 1'173'665.-- zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen.

Zug, 19. August 2003

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:

- Beschlussesentwurf

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Für Auskünfte steht Ihnen Departementsekretär Hans Stricker unter Tel. 041 728 20 66 zur Verfügung.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. **betreffend Städtischer Werkhof: Ersatz von zwei Kehrrichtfahrzeugen**

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1753 vom 19. August 2003:

1. Für die Anschaffung von zwei Kehrrichtfahrzeugen mit Pressvorrichtungen und zwölf ACTS-Containern wird ein Kredit von Fr. 1'173'665.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums nach § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Werner Golder, Präsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Referendumsfrist: