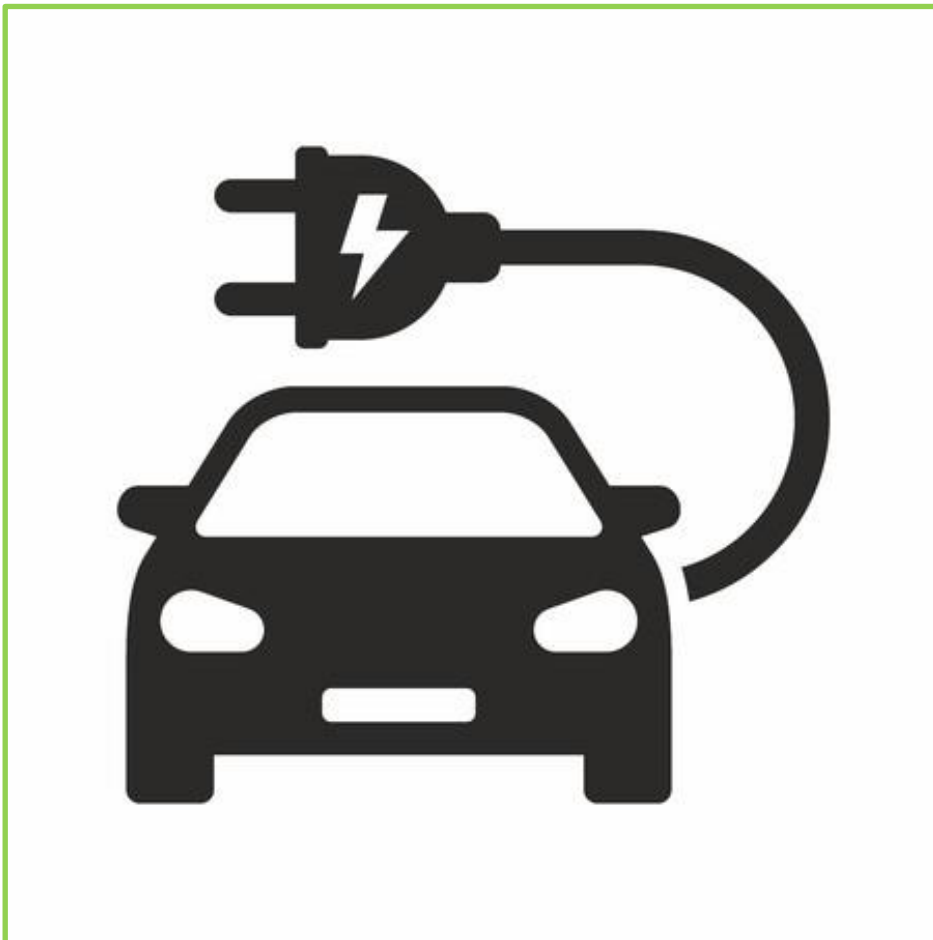


## **Gesamtkonzept Elektromobilität für die Stadt Zürich**

Submission Planungsleistungen

Offenes Verfahren

### **Ausschreibungsunterlagen**



Quelle: Clipdealer

Verkehr und Stadtraum, 2. März 2020



Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ziele des Auftrages Gesamtkonzept Elektromobilität</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Methodik und grober Zeitplan</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Offerte</b>	<b>5</b>
4.1	Offertinhalt	5
4.2	Unterlagen	6
<b>5</b>	<b>Projektorganisation</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Auswahlverfahren und administrative Angaben</b>	<b>8</b>
6.1	Vergabestelle und Kontaktperson	8
6.2	Verfahrensart	8
6.3	Vergütung	8
6.4	Gültigkeit des Angebotes	8
6.5	Submissionstermine	8
6.6	Einreichung des Angebots	8
6.7	Teilangebote und Unternehmervarianten	9
6.8	Bietergemeinschaften und Unterakkordanten	9
6.9	Ausschlussgründe	9
6.10	Vorbehalte	9
6.11	Urheberrecht	9
6.12	Eignungskriterien	9
6.13	Zuschlagskriterien	10
<b>7</b>	<b>Kostendach und Honorarberechnung</b>	<b>11</b>
7.1	Anpassung an die Teuerung	11
7.2	Nebenkosten	11
7.3	Fälligkeit und Zahlungsbedingungen	12
7.4	Bestelländerungen	12
<b>8</b>	<b>Einzureichende Unterlagen</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Verbindlicherklärung Offerteinreichung</b>	<b>12</b>



## **1 Ausgangslage**

### **Strategische Einbettung**

Die Elektromobilität wird im Zusammenhang mit den Klimaschutzzielen des Abkommens von Paris als eine mögliche Lösung für die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Mobilitätsbereich genannt. Mit den verschiedenen politischen Vorstössen im Zusammenhang mit Klimaschutz hat das Thema auch in der Stadt Zürich weiter an Gewicht gewonnen. Der Stadtrat steht hinter dem Klimaschutzziel von Paris (Stadtratsbeschluss [Nr. 001/2019](#) Umsetzung des Klimaabkommens von Paris und [Nr. 0426/2019](#) Petition «Klimastreik»).

Elektromobilität war bis 2011 eine von 19 Teilstrategien in der Mobilitätsstrategie. Beim Übergang zu «Stadtverkehr 2025» wurde das Thema als Querschnittsaufgabe übernommen. Ein internes Positionspapier zuhanden des Lenkungsausschusses von 2015 bestätigt die Einbettung in «Stadtverkehr 2025» unter dem Lead des TAZ. Eine gesamtstädtische strategische und organisatorische Positionierung der Elektromobilität und alternativer Antriebe hat noch nicht stattgefunden.

Der Stadtrat hat sich zuletzt im Zusammenhang mit der Beantwortung des Postulats B. Piller / D. Leupi [GR Nr. 2017/26](#) zur Elektromobilität geäußert (Bericht «Querschnittsbereich Elektromobilität»). Die Hauptaussagen waren, dass die Stadt Zürich Vorreiterin in der Fahrzeugpolitik für die städtische Flotte sein soll, Strom aus erneuerbaren Quellen liefert, Pilotladestationen für öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur auf Privatgrund baut und bis 2030 die gesamte Busflotte elektrisch betreibt. Zielkonflikte mit dem Ziel der Verschiebung des Modalsplits von «Stadtverkehr 2025» sind zu vermeiden. In der Beantwortung der Petition «Klimastreik» [Nr. 0426/2019](#) hat der Stadtrat festgehalten, dass zukünftig bei der stadtseigenen Fahrzeugflotte Neu- oder Ersatzbeschaffungen ein effizientes Fahrzeug mit elektrischem Antrieb oder einem ökologisch gleichwertigen Antriebssystem (wie z. B. Biogas) gewählt werden soll.

Das ewz hat auf Basis des [Stadtratsbeschlusses 0565/2019](#) die Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich im Rahmen der 2000-Watt-Ziele («[VGL ewz](#)») teilrevidiert. Neu werden private Ladeinfrastruktur (Heimladesäulen), öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur auf Privatgrund sowie Ladeinfrastruktur und Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr gefördert.

Auch der Bund hat sich positioniert, indem er Ende 2018 mit Vertretern aus Wirtschaft und öffentlichen Stellen eine gemeinsame Roadmap zur Förderung der Elektromobilität unterzeichnete. Ziel der Roadmap ist es, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenwagen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Der aktuelle Anteil liegt bei ca. 6% der Neuzulassungen. Ab 2020 sind zudem die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für neuzugelassene Personenwagen von im Mittel 120 g auf 95 g CO<sub>2</sub>/km verschärft.

### **Auftrag für eine gemeinsame Haltung**

Da eine gemeinsame Haltung innerhalb der Stadtverwaltung fehlt, hat die Arbeitsgruppe Elektromobilität (AG Elektromobilität) im Frühjahr 2019 im Auftrag der Vorsteher der industriellen Betriebe und des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements bei 18 Dienstabteilungen, die eine Schnittstelle zur Elektromobilität haben, eine Umfrage durchgeführt.

Die Umfrage hat ergeben, dass die 18 Dienstabteilungen in einer sehr breiten Themenlandschaft bezüglich Elektromobilität tätig sind (Ladestationen, Mobilitätsauswirkungen, Umweltauswirkungen, Dienstfahrzeuge, Planung und Umsetzung der Infrastruktur bei Gebäuden usw.).

Zudem existieren neben der AG Elektromobilität verschiedene Netzwerke und Gremien, bei denen auch die Elektromobilität thematisiert wird. Für bestehende Richtlinien und Beschlüsse existieren unterschiedliche Grundlagen. Eine gemeinsame und abgestimmte Haltung und übergeordnete Organisation fehlt. Die Notwendigkeit für einen klärenden Prozess wird von den Dienstabteilungen bestätigt respektive ist erwünscht und das Interesse am Austausch sowie an einer Mitarbeit ist hoch.

Auf der Basis dieser Erkenntnisse hat der Stadtrat im November 2019 die AG Elektromobilität beauftragt, ein Gesamtkonzept Elektromobilität unter Einbezug weiterer alternativer Antriebsformen für die Stadt Zürich zu erarbeiten.

### **Grundlagenarbeiten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes**

Es existiert eine Vielzahl an Studien zu den Umweltauswirkungen von Fahrzeugen mit den verschiedenen Antriebsystemen. Aufgrund der unterschiedlichen Annahmen sind die Resultate entsprechend unterschiedlich, was sowohl politisch als auch gesellschaftlich kontrovers diskutiert wird.

Im Hinblick auf die Entwicklung des Gesamtkonzepts Elektromobilität sind Kenntnisse zu den Umweltauswirkungen sowohl von Elektroantrieben als auch von konventionellen und anderen alternativen Antriebssystemen nötig. Entsprechend dieser Studie ist auch im Gesamtkonzept Elektromobilität der Fokus auf alle Antriebsformen zu legen. Daher sind im Folgenden mit «Elektromobilität» jeweils auch andere ökologische Antriebsformen mitgemeint.

Dazu lässt der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) derzeit in enger Zusammenarbeit mit weiteren Dienstabteilungen und dem AWEL eine Studie erstellen, die eine einheitliche Grundlage für die Umweltbeurteilung von verschiedenen Fahrzeugen und Antriebsformen mit dem Fokus auf die urbane Mobilität bildet. Diese Studie wird ca. Mitte 2020 vorliegen und eine wichtige Grundlage für das Gesamtkonzept bilden.

Zudem hat der UGZ den Auftrag, Szenarien «Netto-Null Treibhausgase» zu erstellen und die dafür benötigten Massnahmen aufzuzeigen. Diese Arbeiten sind bis Frühling 2021 beendet. Mit dem schrittweisen Vorgehen mit Zielbildern soll es möglich sein, Erkenntnisse aus diesem Prozess in der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elektromobilität einzubeziehen.

## **2 Ziele des Auftrages Gesamtkonzept Elektromobilität**

Definition einer kohärenten, gemeinsamen politischen und fachlichen Haltung zwischen den verschiedenen Dienstabteilungen mit Bezug zur Elektromobilität und alternativen Antrieben. Definition der Zielsetzungen und Abstimmung mit den vorhandenen strategischen Grundlagen in den Dienstabteilungen.

Festlegung einer für die städtische Verwaltung dienlichen Organisation für diesen Aufgabenbereich.

Entwickeln von Handlungsfeldern und Massnahmen für die Stadt Zürich inkl. Zuständig- und Verantwortlichkeiten, Abschätzung der Kosten und -folgen, rechtliche Grundlagen, Rebound-Effekt, Umweltauswirkungen etc.

### 3 Methodik und grober Zeitplan



Abbildung 1: Vorgehen

	2020			2021		
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
Phase 1: Grundlagen, Analyse, Prognose						
Phase 2: Haltung, Ziele, Handlungsfelder, Organisation						
Phase 3: Massnahmen, Beurteilung						
Vernehmlassung						
Beschluss						

Abbildung 2: Grober Zeitplan

Nach der Auftragsvergabe ist in Abstimmung mit der Projektleitung das konkrete zeitliche Vorgehen zu bestimmen und die ersten Termine sowie die Meilensteine zu setzen. Ein Vorschlag für ein ideales zeitliches Vorgehen ist in der Offerte aufzuführen (siehe auch Beilage ZK4tZ).

## 4 Offerte

### 4.1 Offertinhalt

Im Folgenden werden Eckpunkte der Vorstellungen der Auftraggeberin aufgeführt. Die Bewerberin / der Bewerber ist gebeten, ihren / seinen Vorschlag für die Methodik in ihrer / seiner Offerte aufzuzeigen.

#### Phase 1: Grundlagen / Analyse / Prognose

Die Phase 1 beinhaltet die Auslegeordnung zur Ausgangslage bezüglich Aufgaben, Themen, Prozesse, Arbeitsinstrumente, Gremien, strategischen Grundlagen etc. Basis dafür sind die Umfrage-Rückmeldungen sowie weitere Informationen und Grundlagen aus den Dienstabteilungen. Die Analyse beinhaltet insbesondere auch die Verwendung der Resultate aus dem Bericht «Umweltauswirkungen von Fahrzeugen» des UGZ inkl. der Diskussion der verschiedenen Antriebsformen und derer Relevanz.



Es ist eine Prognose für Elektromobilität und alternative Antriebe herzuleiten mit Einbezug der Entwicklungen im Technik- und Mobilitätsbereich. Es ist mit den Zeithorizonten 2030, 2040, 2050 zu rechnen. Das Mengengerüst beinhaltet verschiedene Fahrzeugtypen: PW, Lieferwagen bis 3.5t, Zweiräder. Der Umgang mit weiteren Fahrzeugtypen wie Lastwagen, Kommunalfahrzeugen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ist vorzuschlagen. Mit dem Mengengerüst sind verschiedene Szenarien zu rechnen und zu diskutieren. Die Arbeiten sind mit beiden Studien des UGZ (siehe Kapitel 1) abzustimmen resp. die Resultate auf Fahrzeugebene sind einzubeziehen. Für die Prognose-Rechnungen im Rahmen dieses Auftrages muss auf ein bestehendes Prognose-Modell aufgebaut werden können. Die Entwicklung eines neuen Modells würde den Rahmen dieses Auftrages sprengen.

Neben der Analyse der Grundlagen aus der Stadt Zürich sollen auch ausgewählte andere Städte analysiert und aufbereitet werden (Ziele, Vorgehen, Massnahmen etc.). Dies soll am Schluss im Sinne eines Benchmarks verwendet werden.

Output Phase 1: Kurzbericht

### **Phase 2: Haltung / Ziele / Handlungsfelder / Organisation**

Die Definition der Haltung und Ziele ist ein wichtiger Schritt, der in enger Zusammenarbeit mit den Dienstabteilungen erfolgen muss. Zudem werden die Handlungsfelder definiert. Die möglichst konkrete Formulierung der Haltung, Ziele und Handlungsfelder dient nachher bei der Definition der Massnahmen. Zielkonflikte werden offengelegt und Lösungen aufgezeigt.

Eine weitere Aufgabe ist die Analyse der stadtinternen Organisation und Prozesse bezüglich Elektromobilität und Vorschläge resp. Optimierungsmöglichkeiten dazu.

Output Phase 2: Bericht

### **Phase 3: Massnahmenentwicklung inkl. Beurteilungsgrundlage**

Auf der Basis der ersten beiden Phasen sollen die Massnahmen für die Handlungsfelder entwickelt und priorisiert werden. Die verantwortlichen Stellen und Zuständigkeiten sind zu nennen, Prozesse zu empfehlen sowie die Kosten abzuschätzen und deren Finanzierung aufzuzeigen. Zudem ist der Umsetzungszeitraum zu beachten (Prognosezustände). Für jede Massnahme werden die wichtigsten Eckpunkte in einem Massnahmenblatt festgehalten.

Die Form der Beurteilung und Priorisierung ist zu entwickeln. Ein Kriteriensatz für die Beurteilung der Massnahmen kann zum Beispiel Kosteneffizienz (Fr. / CO<sub>2</sub>-Einsparung) und Wirksamkeit, Raumeffizienz, Umsetzbarkeit, Auswirkung auf Mobilitätsverhalten etc. enthalten. Der Vorschlag für die geeignete Methode ist Teil der Offerte. Ebenfalls ist der Benchmark mit anderen geeigneten Städten zu erarbeiten.

Neue Technologien sind zu besprechen und entsprechend ihres erwarteten Potentials, Reifegrads und erwarteten Diffusion zu berücksichtigen

Output Phase 3: Schlussbericht über alle Phasen inkl. einer Kurzfassung, die für den politischen Prozess (Genehmigung des Gesamtkonzepts) verwendet werden kann (öffentlich). Gewünscht ist auch eine Präsentation (ppt-Format) der Ergebnisse.

Schwerpunkt sind Phase 2 und 3. Die Bearbeitung dieser zwei Phasen erfordert einen gut organisierten und professionell begleiteten Prozess. Die Meinungsbildung und Zielfindung in der Begleitgruppe und anderen Gremien müssen optimal vorbereitet und moderiert werden. Das Vorgehen für diesen Prozess ist Teil des Vorgehensvorschlags der Offerierenden.

## **4.2 Unterlagen**

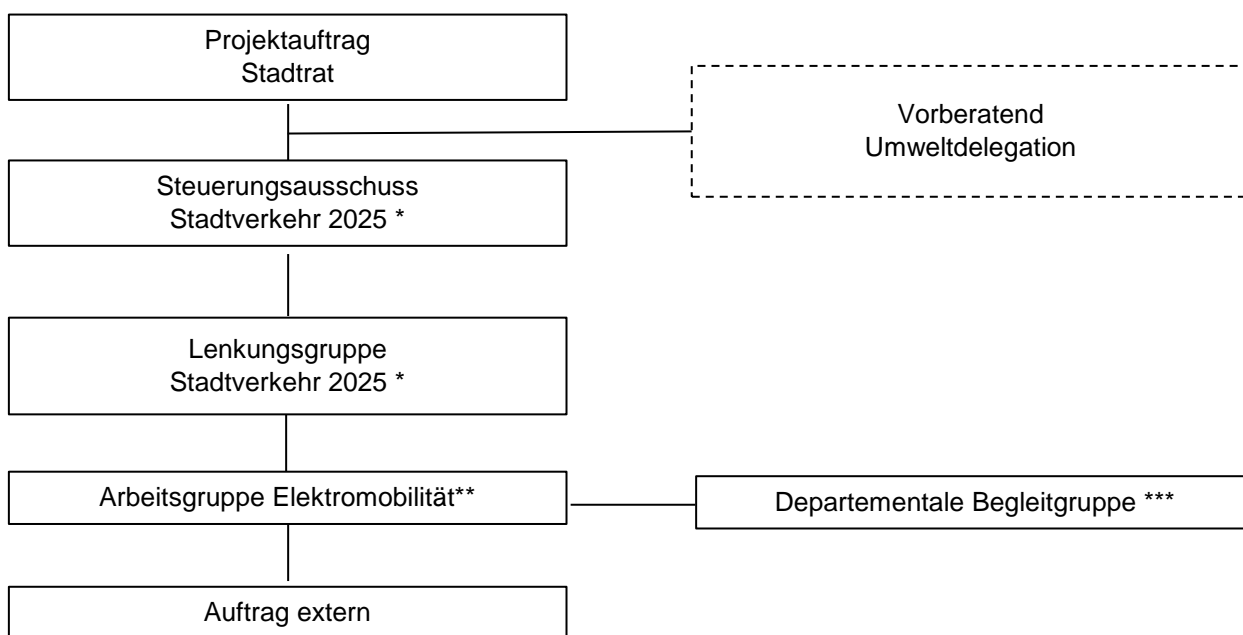
Folgende Unterlagen werden für die Offertstellung zur Verfügung gestellt

- Teilstrategie Elektromobilität (2010), Beilage



- [Stadtverkehr 2025](#), alle Berichte
- Bericht «Querschnittsbereich Elektromobilität» [GR Nr. 2017/26](#)
- [VGL ewz](#) und weitere wichtige rechtliche Grundlagen
- [Masterplan Energie](#) und [Masterplan Umwelt](#)
- [E-Bus-Strategie](#) der VBZ
- [Roadmap](#) 2000-Watt-Gesellschaft

## 5 Projektorganisation



\* bei Traktandum Elektromobilität mit Vertreterin / Vertreter von ewz ergänzen

\*\* Arbeitsgruppe Elektromobilität: TAZ, UGZ, Energiebeauftragte, ewz, Fahrzeugkommission. Neu zusätzlich E360° und STEZ/Smart City

\*\*\* Begleitgruppe Elektromobilität: Immo, DAV, VBZ, LSZ, AHB, ERZ, SEB, Stapo

Die Projektleitung liegt bei der Leiterin der Arbeitsgruppe (AG) Elektromobilität, Ruth Furrer, Tiefbauamt.

Die AG Elektromobilität und die departementale Begleitgruppe (DBG) bestehen bereits. Die DBG hat sich am 14. Januar 2020 das erste Mal getroffen.

Mit der DBG sind 4-6 Sitzungen / Workshops bis Ende Q1 2021 vorzusehen. Mit der Arbeitsgruppe ergänzend jeweils eine Vorbereitungssitzung. Die Form des Einbezugs der DBG ist in der Offerte darzulegen.

Zusätzlich sind 2 Präsentationen mit Präsenz des bearbeitenden Büros vor übergeordneten Gremien einzuplanen.



## 6 Auswahlverfahren und administrative Angaben

### 6.1 Vergabestelle und Kontaktperson

Stadt Zürich

Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum

Werdmühleplatz 3

8001 Zürich

Kontaktperson ist die Projektleiterin, Ruth Furrer, 044 412 27 92, [ruth.furrer@zuerich.ch](mailto:ruth.furrer@zuerich.ch).

### 6.2 Verfahrensart

Die Submission der Planungsleistungen wird in einem offenen Verfahren durchgeführt.

Die Ausschreibung wird am 04. März 2020 auf Simap publiziert.

### 6.3 Vergütung

Die Ausarbeitung des Angebotes wird nicht vergütet.

### 6.4 Gültigkeit des Angebotes

Das Angebot ist sechs Monate ab Eingabetermin gültig. Die Gültigkeit des Angebotes verlängert sich um die Dauer eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens sowie 50 Tage über dessen rechtskräftigen Abschluss hinaus.

### 6.5 Submissionstermine

Publikation auf SIMAP	04.03.2020
Einreichungen von Fragen (in simap)	01.03.2020
Beantwortung der Fragen (in simap)	18.03.2020
<b>Eingabetermin für die Offerte</b>	<b>02.04.2020 16 Uhr</b>
Offertöffnung	02.04.2020
Mitteilung des Vergabeentscheides	Ende April 2020

### 6.6 Einreichung des Angebots

Das Angebot ist in **drei vollständig gedruckten Exemplaren** inkl. Dateien auf einem Datenträger verschlossen bis spätestens Donnerstag, **2. April 2020 bis 16.00 Uhr** per Post einzureichen oder abzugeben. Der Poststempel ist nicht gültig. Postadresse:

Tiefbauamt Stadt Zürich

Submission «Gesamtkonzept Elektromobilität» (nicht öffnen)

Amtshaus V, Werdmühleplatz 3

8001 Zürich

Bei persönlicher Abgabe: Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Empfang, Büro 406 im 4. Stock

Verspätet eingereichte oder unvollständig abgegebene Angebotsunterlagen werden vom Wettbewerb ausgeschlossen.



## **6.7 Teilangebote und Unternehmervarianten**

Es sind keine Teilangebote und keine Unternehmervarianten zugelassen.

## **6.8 Bietergemeinschaften und Unterakkordanten**

Die Bildung von Bietergemeinschaften (Arbeitsgemeinschaften) ist zugelassen. Die Offerte muss die federführende Firma und die Organisation zwischen den Büros ausweisen. Mitglieder einer Bietergemeinschaft dürfen nur in einer Bietergemeinschaft offerieren.

Zusätzlich sind Unterakkordanten zugelassen. Als Unterakkordant einbezogene Firmen dürfen in mehreren Angeboten mitwirken.

## **6.9 Ausschlussgründe**

Für den Ausschluss von Angeboten gilt § 4a des Gesetzes über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 des Kantons Zürich (BeiG). Demnach sind insbesondere solche Angebote auszuschliessen, die

- verspätet eingereicht werden,
- unvollständig sind oder andere wesentliche Formerfordernisse nicht erfüllen oder
- die Eignungskriterien nicht erfüllen.

Die vollständigen Ausschlussgründe sind im BeiG aufgeführt.

## **6.10 Vorbehalte**

Die Vergabe steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Kreditbewilligung durch die zuständige städtische Instanz.

## **6.11 Urheberrecht**

Mit der vertragsgemässen Bezahlung der Vergütung an die Auftragnehmerin / den Auftragnehmer gehen sämtliche übertragbaren Urheberrechte an den Arbeitsergebnissen (einschliesslich Entwürfe) an die Auftraggeberin über. Die Auftraggeberin steht zudem das unentgeltliche, unwiderrufliche (nicht ausschliessliche) Recht zu, die Arbeitsergebnisse der Auftragnehmerin / des Auftragnehmers für ihre Bedürfnisse frei zu verwenden. Die Auftraggeberin ist insbesondere berechtigt, die Arbeitsergebnisse selber oder durch Dritte zu realisieren, sie vor oder nach der Realisierung weiterzuentwickeln, zu bearbeiten und / oder zu verändern, zu veröffentlichen, in Modellform oder irgend einer anderen Form zu erstellen und beliebig zu verwenden.

## **6.12 Eignungskriterien**

Das Auswahlverfahren wird vom Tiefbauamt mit Unterstützung der Arbeitsgruppe Elektromobilität durchgeführt. Nach einer formalen Prüfung der Angebote werden anhand der nachfolgenden Eignungskriterien die Angebote bestimmt, welche in die detaillierte Offert-Evaluation einbezogen werden. Die Eignungskriterien sind in der Beilage EK einzutragen und mit rechtsgültigen Unterschriften aller beteiligten Firmen (inkl. Unterakkordanten) zu bestätigen.

Kriterien

- E1 Erfahrung mit einer vergleichbaren Tätigkeit in vergleichbarem Umfang und thematischem Umfeld, insbesondere Elektromobilität und Prozessbegleitung aber auch die

administrative Unterstützung. Nachweis über die Erbringung vergleichbarer Leistungen möglichst aus den letzten 3 Jahren.

Nachweis in Beilage EK1

- E2 Projektbezogenes Organigramm mit Nennung des Projektteams, dessen Mitglieder und deren Funktionen

Nachweis in Beilagen EK2

- E2 Nachweis eines Jahresumsatzes der anbietenden Geschäftseinheit(en), der grösser ist als die doppelte jährliche Angebotssumme.

Nachweis in EK3

- E3 Bestätigung, dass jede beteiligte Firma (inkl. Unterakkordanten)

- allen öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen nachkommt,
- sich im Offertzeitpunkt nicht in einem Konkurs- oder Nachlassverfahren befindet.

- Nur auf Aufforderung: detaillierter Nachweis der wirtschaftlichen/finanziellen Leistungsfähigkeit anhand der folgenden Dokumente:

- Aktueller Auszug aus dem Handelsregister
- Aktueller Auszug aus dem Betreibungsregister
- Aktueller Auszug der Ausgleichskasse AHV / IV / EO / ALV, UVG (SUVA) und der ESTV.

Die Kriterien werden mit „nachgewiesen“ bzw. „nicht nachgewiesen“ beurteilt. Wird die Eignung in diesem Sinn nicht nachgewiesen, wird das Angebot von der weiteren Bewertung ausgeschlossen.

### 6.13 Zuschlagskriterien

Die Bewertung der Kriterien erfolgt mit einer Punkteskala von null bis sechs. Den Zuschlag erhält das Angebot mit der höchsten Punktzahl. Die Nachweise sind in den Beilagen ZK1 bis ZK4 zu erbringen.

	Kriterium	Nachweis	Gewichtung %
ZK1	Aufgabenanalyse und Vorgehen	Analyse der Aufgabenstellung aus Sicht der Anbieterin / des Anbieters / und Vorgehen	40
ZK2	Angebotspreis		30
	• Angebotspreis	Angebotspreis nach Zeitaufwand	
	• Plausibilisierung der Angebote**	Stundenverteilung, Stundenmittelwert	
	** Bei unplausibler Stundenverteilung auf PlanerInnen und übriges Personal oder auf die Projektphasen kann die ausschreibende Stelle einen Abzug von 0.5 Punkten vornehmen.		
ZK3	Referenzen und Qualität		20
	Firmenreferenzen*	Referenzen von mind. 3 und max. 5 qualitativ vergleichbaren Projekten	



		(Bei einer Arbeitsgemeinschaft sind die Referenzen gesamthaft auszuwählen und zu bezeichnen.)	
	* Die Auftraggeberin kann zudem stadtinterne Referenzen bei der Bewertung miteinbeziehen.		
ZK4	Kapazität		10
	Pensum und Auslastung	Angaben zum Einsatz der Schlüsselperson(en) und weiterer eingeplanter Personen. Angaben über die Verfügbarkeit der Schlüsselperson(en) über die Projektlaufzeit unter Berücksichtigung laufender und kurz bevorstehender Projekte.	

Die Bewertung der Kriterien erfolgt mit einer Punkteskala von null bis sechs. Den Zuschlag erhält das Angebot mit der höchsten Punktzahl.

## **7 Kostendach und Honorarberechnung**

Es ist ein maximales Kostendach anzubieten, das sich zwischen Fr. 150'000 und Fr. 200'000 bewegt. Pauschalangebote sind nicht zugelassen.

Die Berechnung des maximalen Kostendachs erfolgt nach der von der Auftragnehmerin ermittelten maximalen Stundenanzahl je Qualifikationskategorie. Die Honorarabrechnung erfolgt nach dem effektiven Zeitaufwand innerhalb der ermittelten maximalen Stundenzahl.

Die Stundenansätze sind im Stadtratsbeschluss Nr. 29 vom 17. Januar 2018 festgelegt.

Bei der Abrechnung nach Qualifikationskategorien werden die Ansätze der jeweiligen Kategorie (in der Regel max. Kat. B, in begründeten Ausnahmefällen Abweichung möglich) nur vergütet, wenn es sich um eine Arbeit handelt, welche entsprechende Anforderungen stellt.

### **7.1 Anpassung an die Teuerung**

Honorare nach dem effektiven Zeitaufwand werden wie folgt angepasst:

Ab einer Teuerung von mindestens 2% (Stichtag 1. Oktober 2018) werden vom Stadtrat festgelegten Ansätze für die Honorierung von Planungsleistungen angepasst. Die aktuellen Stundenansätze können im Internet (Unterlagen für Ingenieurbüros) eingesehen werden.

<http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/fachunterlagen/ingenieurbuero.html>

### **7.2 Nebenkosten**

Es werden nur Plankopien vergütet. Es gelten die Regelungen gemäss AVB BDL TAZ.

Die Vergütung erfolgt gemäss dem Brief "Neuorganisation für die Plot- und Kopierarbeiten" vom 1. Februar 2008. Der Brief kann im Internet (Unterlagen für Ingenieurbüros) eingesehen werden.

<http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/fachunterlagen/ingenieurbuero.html>

A3/A4-Kopien werden nur bei Grossauflagen direkt an die Repro-Firmen vergütet.



### **7.3 Fälligkeit und Zahlungsbedingungen**

Die Zahlungen erfolgen aufgrund periodischer Rechnungsstellung für erbrachte Leistungen durch die Auftragnehmerin/den Auftragnehmer. In Abweichung zu den AVB BDL TAZ ist ab einem fälligen Betrag von Fr. 5'000.- zwingend monatlich Rechnung zu stellen. Die Zahlung erfolgt innert 30 Tagen nach Erhalt der Rechnung.

### **7.4 Bestelländerungen**

Bestellungsänderungen bedürfen einer entsprechenden Offertstellung und einer ausdrücklichen, schriftlichen Auftragserteilung durch die Auftraggeberin. Basis der Offertstellung bilden die Grundlagen und Berechnungsfaktoren des vorliegenden Angebotes.

Vertragserweiterungen bzw. Leistungen, die ohne eine entsprechende Auftragserteilung ausgeführt werden, werden nicht entschädigt.

## **8 Einzureichende Unterlagen**

Der Ausschreibung liegen zwei Dateien (Word/Excel) bei, die für die Offerteingabe ausgefüllt abzugeben sind:

- Angaben der Anbieterin / der Auftragnehmerin (Beilage A)
- Selbstdeklaration / Bestätigung der Anbieterin (Beilage B)
- Eignungskriterien (Beilage EK)
- Aufgabenanalyse und Vorgehen (Beilage ZK1)
- Honorarberechnung (Beilage ZK2)
- Referenzen (Beilage ZK3)
- Verfügbarkeit und Kapazität (Beilagen ZK4)

## **9 Verbindlicherklärung Offerteinreichung**

Mit der nachfolgenden Unterschrift bei Offerteinreichung bestätigt das Unternehmen:

- die Zustimmung zu den vorliegenden Ausschreibungsbedingungen und -unterlagen
- die Richtigkeit aller gemachten Angaben
- die Ermächtigung der jeweils zuständigen Behörden und Einrichtungen, der Vergabestelle Auskünfte über allfällige Steuer- und Sozialabgabenausstände, betriebsrechtliche Vorgänge und weitere Angaben im Rahmen der Selbstdeklaration zu erteilen

Ort und Datum

Firmenstempel und Unterschriften  
(nicht bei Interneteingabe)