



Uster, 1. Juni 2021  
Nummer. 624/2021  
V4.04.71

Seite 1/5

## **ANFRAGE 624/2021 VON SILVIO FOIERA (EDU) UND PAUL STOPPER (BPU): "EMOBILITY" BEI BEHÖRDENFAHRZEUGEN UND FAHRZEUGEN DRITTER IM AUFTRAG DER GEMEINDE; ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 8. März 2021 reichten die Ratsmitglieder Silvio Foiera und Paul Stopper bei der Präsidentin des Gemeinderats die Anfrage Nr. 624/2021 betreffend «"eMobility" bei Behördenfahrzeugen und Fahrzeugen Dritter im Auftrag der Gemeinde» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*«Die Stadt Uster hält unter anderem im Umweltbericht 2019 fest, dass die e-Mobilität auszubauen sei. Für den angestrebten Erhalt des Labels Energiestadt Gold sind ebenso Anstrengungen im Bereich Mobilität&Verkehr nötig.*

*Gemäss "Massnahmenplan Klima" gehört "Infrastruktur für Elektromobilität" zu den "prioritären Massnahmen" und in Zuständigkeit der Gemeinde.*

*Gemäss Medienmitteilung vom 04.02.2021 hat Bundesrätin Amherd die Regelung erlassen, dass für die Bundesverwaltung im Grundsatz nur noch rein elektrisch betriebene Fahrzeuge beschafft werden sollen. Es ist daher davon auszugehen, dass ähnliche Regelungen von Kantonen und Gemeinden adaptiert werden.*

*Ergänzend zu 604/2020, daher keine Fragen nach Flottengrösse (kommunal/extern).*

*Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:*

- 1. Wo sieht die Stadt Uster Migrationspotential (kurz-/mittel-/langfristig)?*
- 2. Wie müssen Submissionsverfahren angepasst werden, damit die Leistungserbringung durch externe Dienstleister mit Elektrofahrzeugen erbracht werden kann?*
- 3. Kollidiert eine Bevorzugung von Leistungserbringern mit Elektrofahrzeugen mit übergeordnetem Recht? Falls ja, welches?*
- 4. Welche einmaligen Investitionen in Infrastruktur (an Gebäuden, Abstellplätzen, etc) sind nötig um:
  - a. kommunale Fahrzeuge elektrisch zu betreiben?*
  - b. externen Dienstleistern die Leistungserbringung mit elektrisch getriebenen Fahrzeugen zu ermöglichen?**
- 5. Welche wiederkehrenden Kosten sind für den Unterhalt dieser Infrastruktur zu erwarten? (ebenfalls gemäss Frage #4 a+b)*



6. *Sind Vorbedingungen zu erfüllen? Bsp. Ausbau des Stromnetzes (Trafo, Zuleitungen)? Speicher? Tiefbauarbeiten?*
  - a. *Wenn ja: wo und welche Kosten zieht dies mit sich?*
7. *Bestehen Schnittstellen oder Abhängigkeiten zu/mit umliegenden Gemeinden oder Dienstleistern wie z. B. SGG?*
8. *Ist der Stadtrat willens, die Pionier Bestrebungen der SGG zur Elektrifizierung eines Teils der Greifensee-Schiffsflotte zu unterstützen?*
  - a. *Falls ja: Welchen logistischen oder finanziellen Spielraum sieht der Stadtrat diesbezüglich? (absolut oder in Relation zu Projektkosten)»*

### **Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

#### **Frage 1:**

«Wo sieht die Stadt Uster Migrationspotential (kurz-/mittel-/langfristig)?»

#### **Antwort:**

Kurzfristig besteht Migrationspotential bei den im regulären Turnus zu ersetzenden kommunalen Fahrzeugen. Wo immer möglich sollen diese mit alternativen Antrieben wie Elektro, Hybrid oder Biogas betrieben werden. Mittelfristig sollen alternative Antriebe auch bei der Ausschreibung von Dienstleistungen verlangt werden. Spezial- und Sonderfahrzeuge für Feuerwehr, Polizei, Werkhof und Forstdienst werden voraussichtlich erst langfristig mit alternativen Antrieben beschafft werden können, wobei das Angebot an alternativen Antrieben auf dem Markt von städtischer Seite laufend überprüft wird.

#### **Frage 2:**

«Wie müssen Submissionsverfahren angepasst werden, damit die Leistungserbringung durch externe Dienstleister mit Elektrofahrzeugen erbracht werden kann?»

#### **Antwort:**

Ziffer 4.3 des Submissionsreglements der Stadt Uster (Version Januar 2020) schreibt u.a. vor, dass bei der Beschaffung im Rahmen wirtschaftlich vertretbarer und zweckentsprechender Lösungen die Umweltbelastung, der Verbrauch natürlicher Ressourcen und der Energieverbrauch möglichst gering zu halten sind sowie erneuerbare Energie eingesetzt wird.

Gemäss Ziffer 2.6.2 des Submissionsleitfadens (Version Januar 2020) sind ökologische Aspekte in allen Phasen des Beschaffungsprozesses zu beachten. Vorzugsweise sind die Anforderungen an die soziale und ökologische Nachhaltigkeit bei der Leistungsdefinition zu berücksichtigen (Produktanforderungen). Dabei soll die Berücksichtigung von Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Beschaffungen in einer Weise erfolgen, dass ein Wettbewerb gewährleistet bleibt. Sie darf also keine unangemessene Einschränkung des Marktes bzw. keine Wettbewerbsverzerrung bewirken. Diese Grundsätze stehen in Übereinstimmung mit dem übergeordneten kantonalen und interkantonalen Recht.

Auch gemäss den städtischen Einkaufsempfehlungen sollen möglichst energieeffiziente Fahrzeuge mit möglichst geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoss beschafft sowie wo immer möglich alternative Antriebe wie Elektro, Hybrid oder Biogas gewählt werden.

Damit Dienstleistungen, welche die Stadt von Dritten beschafft, mit Elektrofahrzeugen oder anderen alternativen Antrieben erbracht werden, sind bei den konkreten Beschaffungen entsprechende Aspekte bei der Leistungsbeschreibung oder als Zuschlagskriterien zu berücksichtigen. Dies kommt bei Beschaffungen von eigentlichen Transportleistungen in Frage sowie für Dienstleistungen, bei denen der Transport eine entscheidende Rolle spielt.



In der Leistungsumschreibung ist die Pflicht, die Fahrten mit Elektrofahrzeugen oder anderen alternativen Antrieben auszuführen, beispielsweise denkbar für Schülertransporte und die Einsammlung und Entsorgung von Siedlungsabfall. Bei der Beschaffung von anderen Leistungen, bei denen der Transport eine wichtige Komponente darstellt, aber nicht derart zentral ist, können beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionen als Zuschlagskriterium bewertet werden.

Entsprechend sind die Submissionsverfahren in der Stadt Uster bereits jetzt so ausgestaltet, dass die Leistungserbringung mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, wo immer möglich, bevorzugt wird.

**Frage 3:**

«Kollidiert eine Bevorzugung von Leistungserbringern mit Elektrofahrzeugen mit übergeordnetem Recht? Falls ja, welches?»

**Antwort:**

Werden die vorgenannten Bedingungen eingehalten, verstösst die Bevorzugung von Leistungserbringern mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nicht gegen übergeordnetes Recht.

Gegen übergeordnetes Recht, namentlich der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 (IVöB) und den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung sowie des wirksamen Wettbewerbs gemäss Art. 11 Bst. a und b IVöB, verstösst die Bevorzugung von Elektrofahrzeugen, wenn sie zu einer unangemessenen Einschränkung des Marktes bzw. des Wettbewerbs führt. Die Beurteilung ist im Einzelfall bzw. für konkrete Produktarten vorzunehmen.

Unangemessen sind die Einschränkungen des Wettbewerbs etwa, wenn der Transport mit Elektrofahrzeugen zwingend vorgeschrieben oder bei den Zuschlagskriterien stark gewichtet wird, obwohl der Transport für die betreffende Leistung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Wird beispielsweise eine Informatikdienstleistung oder auch eine Wartungsdienstleistung beschafft, bei der nur relativ wenige Fahrten anfallen, dürfte eine solche Vorgabe unzulässig sein.

**Frage 4:**

«Welche einmaligen Investitionen in Infrastruktur (an Gebäuden, Abstellplätzen, etc) sind nötig um:

- a) kommunale Fahrzeuge elektrisch zu betreiben?
- b) externen Dienstleistern die Leistungserbringung mit elektrisch getriebenen Fahrzeugen zu ermöglichen?»

**Antwort:**

Die kommunalen Fahrzeuge sind mehrheitlich am Tag im Einsatz (Ausnahmen z.B. Abt. Sicherheit mit Blaulichtfahrzeugen und Abt. Bau mit Winterdienst) und können somit am bestehenden Standplatz vorzugsweise während der Nacht aufgeladen werden. Die Ladedauer beträgt 5 bis 10 Stunden, je nach Fahrzeugtyp, Einsatzintensität und Ladezustand der Batterie. Am Tag ist das Laden der Batterie auch möglich, wenn dies betrieblich notwendig ist. Die nötige Ladeinfrastruktur, um kommunale Fahrzeuge elektrisch zu betreiben, kann modular erstellt und bei Bedarf ergänzt werden. Diese Infrastruktur setzt sich zusammen aus dezentralen Ladestationen am Standplatz des kommunalen Fahrzeuges und einem Management- und Abrechnungssystem, wenn mehrere kommunale Fahrzeuge den Standplatz am selben Ort bzw. in der selben Halle oder Tiefgarage haben. Das Managementsystem wird die benötigte Ladeleistung aufteilen, damit der Hausanschluss nicht überlastet wird. Das Abrechnungssystem erstellt individuelle Rechnungen. Die Investitionskosten für das Ladesystem sind im Verhältnis zur Anschaffung des kommunalen Fahrzeuges klein und setzen sich wie folgt zusammen: Kosten einer dezentralen Ladestation ca. 3000 bis 5000 Franken und Kosten



eines Management- und Abrechnungssystems ca. 2000 bis 4000 Franken pro dezentrale Ladestation. Kleine kommunale Fahrzeuge können auch via mobiles Ladegerät und einer Steckdose aufgeladen werden. Die Abrechnung wäre in diesem Fall eine Pauschalabrechnung je Ladevorgang. Damit externe Dienstleister wie beispielsweise die Kehrichtsammeldienste oder die Schulbusse ihre Leistungen mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen erbringen können, ist die nötige Infrastruktur v.a. an ihrem jeweiligen Standort sicherzustellen. Bei diesen Fahrzeugen wird auch meistens in der Nacht geladen. Die Investitionen fallen dabei beim Dienstleister an, können aber entsprechend in der Ausschreibung geltend gemacht werden.

Die externen Dienstleister können bei Bedarf am Tag an den öffentlichen Ladestationen auf- oder nachladen. Die öffentlichen Ladestationen weisen eine grosse Leistung auf, was die Ladezeit verkürzt, sofern das Fahrzeug das Laden mit grösserer Leistung zulässt. Ein geeignetes Zeitfenster zum Laden wären dann beispielsweise die Mittagspause oder eine Arbeitspause. In Uster sind zurzeit sieben Schnellladestationen der Energie Uster vorhanden, ab 2022 dann wieder acht Stationen, sobald die Erneuerung des Werkhofes abgeschlossen ist.

**Frage 5:**

«Welche wiederkehrenden Kosten sind für den Unterhalt dieser Infrastruktur zu erwarten? (ebenfalls gemäss Frage #4 a+b)»

**Antwort:**

Die wiederkehrenden Kosten für den Unterhalt sind äusserst gering und in den Unterhalt der Fahrzeuge einzuberechnen. Die Kosten fürs Laden werden individuell mit rund 1.5 bis 2.5 Rp/kWh abgerechnet.

**Frage 6:**

«Sind Vorbedingungen zu erfüllen? Bsp. Ausbau des Stromnetzes (Trafo, Zuleitungen)? Speicher? Tiefbauarbeiten?»

a) Wenn ja: wo und welche Kosten zieht dies mit sich?»

**Antwort:**

Es sind keine speziellen Vorbedingungen für die kommunalen Fahrzeuge zu erfüllen. Wie in der Beantwortung der Interpellation Nr. 609/2020 erwähnt, müssen die vorhandenen Kapazitäten des gesamten Stromnetzes sowie der Zuleitungen fürs Laden von Elektrofahrzeugen über Nacht gesamtheitlich beurteilt werden, sobald die benötigte Ladeleistung eine bestimmte Höhe übersteigt.

**Frage 7:**

«Bestehen Schnittstellen oder Abhängigkeiten zu/mit umliegenden Gemeinden oder Dienstleistern wie z. B. SGG?»

**Antwort:**

Schnittstellen bestehen insbesondere bei der Vergabe von Aufträgen an externe Dienstleister, die auch Aufträge anderer Gemeinden ausführen. Mit der Forderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben kann auf den Einsatz von elektrischen und anderen alternativen Antrieben auch in anderen Gemeinden hingewirkt werden.

**Frage 8:**

«Ist der Stadtrat willens, die Pionier Bestrebungen der SGG zur Elektrifizierung eines Teils der Greifensee-Schiffsflotte zu unterstützen?»

a) Falls ja: Welchen logistischen oder finanziellen Spielraum sieht der Stadtrat diesbezüglich? (absolut oder in Relation zu Projektkosten)»



**Antwort:**

Ja, der Stadtrat unterstützt die Elektrifizierung des MS Heimat mit einem Betrag von 26 000 Franken. Dies entspricht dem von der SGG vorgeschlagenen Verteilschlüssel, gemäss welchem sich sowohl die SGG selbst beteiligt als auch das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Lotteriefonds des Kantons Zürich und die rund um den Greifensee liegenden Gemeinden angefragt wurden. Die Stadt Uster möchte damit zum Gelingen dieses Leuchtturmprojekts für den öffentlichen Verkehr auf Schweizer Seen beitragen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 624/2021 der Ratsmitglieder Silvio Foiera und Paul Stopper betreffend «"eMobility" bei Behördenfahrzeugen und Fahrzeugen Dritter im Auftrag der Gemeinde» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler  
Stadtschreiber