

Saubere Fahrzeugflotten der kant. Verwaltungen und von beauftragten Dritten

Z2

Zielsetzung

Die Zentralschweizer Kantone tragen durch saubere eigene Fahrzeugflotten insbesondere bei Dieselfahrzeugen zu einer Verringerung der Luftbelastung in der Zentralschweiz bei. Dieselfahrzeuge, Maschinen und Geräte >18 kW werden nur noch mit Partikelfilter beschafft und mit Biotreibstoffen mit positiver ökologischer Gesamtbilanz betrieben (falls solche Treibstoffe in der Region zur Verfügung stehen)¹⁴. Schwere Nutzfahrzeuge müssen zusätzlich ein DeNox-Systemen aufweisen. Bei Benzinfahrzeugen werden – soweit die angebotenen Fahrzeuge den Anforderungen genügen – Fahrzeuge der Energieeffizienzklassen A beschafft. Bestehende dieselpetriebene Fahrzeuge, Maschinen und Geräte > 18 kW sind grundsätzlich mit Partikelfilter-Systemen nachzurüsten. Nachrüstkriterien sind zu erarbeiten. Zusätzlich werden bei Ausschreibungen von öffentlichen Dienstleistungen (Abfallentsorgung, Strassenreinigung und –unterhalt) nur noch Unternehmen mit sauberen Fahrzeugen (Partikelfilter, DeNox) berücksichtigt.

Die Kantonsverwaltungen tragen durch diese Massnahme ihrer Vorbildfunktion Rechnung.

Die Gemeinden der Kantone werden dazu aufgerufen, vergleichbare Beschaffungsrichtlinien für gemeindeeigene Fahrzeuge und beauftragte Dritte anzuwenden.

Erwartete Wirkung

Die direkte Wirkung der Massnahme ist vergleichsweise gering, da die kantonalen Fahrzeugflotten einen geringen Anteil an den gesamten Fahrleistungen innerhalb der Zentralschweiz ausmachen. Eine Hochrechnung der kantonalen Fahrzeugflotten auf Basis von Daten der Kantone Luzern, Schwyz und Uri ergibt eine Gesamtflotte von ca. 1'100–1'500 Fahrzeugen. In den Fahrzeugflotten sind Lieferwagen, gefolgt von Personewagen, Arbeitsmaschinen (Kehr- und Schneepflug/-fräsen) sowie LKW von Bedeutung. Insgesamt machen die kantonalen Fahrzeuge ca. 0.2%–0.3% des gesamten Motorfahrzeugbestands aus. Es kommt hinzu, dass die Umsetzung der Massnahme erst im Zeitverlauf wirksam wird und sich das Emissionsverhalten der kantonalen Flotten (inkl. Flotten von Beauftragten) nur dank Erneuerung des bestehenden Fahrzeugparks verbessert. Rechnet man anteilig den Emissionsbeitrag dieser Fahrzeugflotte, so lassen sich langfristig PM10-Emissionen in der Grössenordnung von max. 1 Tonne sowie Stickoxid-Emissionen in der Grössenordnung von 2 Tonne und Kohlendioxid um 100 Tonnen reduzieren.

Wird diese Massnahmen auf die Beschaffungspraxis der Gemeinden ausgeweitet, lässt sich die Wirkung der Massnahme um einen Faktor 2-3 steigern.

Wichtiger als die direkte Wirkung ist die Vorbildfunktion des Kantons für andere grosse Flottenbetreiber. Ausserdem wird bei beauftragten Dritten der Gebrauch emissionsarmer Fahrzeuge gefördert, was dort zu einer beschleunigten Erneuerung des Fahrzeugparks führen kann.

Beschreibung der Modellmassnahme

Die Zentralschweizer Kantone nehmen bei der Fahrzeugbeschaffung wie auch bei der Auftragsvergabe von Fahrleistungen eine Vorbildfunktion war. Im eigenen Fahrzeugpark werden nur noch Dieselfahrzeuge angeschafft, die über Partikelfilter und im Fall von schweren Nutzfahrzeugen über DeNox Systeme verfügen. Dieselfahrzeuge werden wenn möglich nur mit Biotreibstoffe mit positiver ökologischer Gesamtbilanz betrieben. Bei Ausschreibungen von Fahrleistungen an Dritte werden Fahrzeuge mit Partikelfilter/DeNox als Muss-Kriterium in die Ausschreibung aufgenommen. Bei Benzinfahrzeugen werden – soweit die angebotenen Fahrzeuge den jeweiligen Zwecken genügen – nur noch Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A beschafft. Hierzu sind folgende Grundlagen zu schaffen:

¹⁴ Z.B. Diesel aus kompostierbaren Abfällen, Altöl etc. aber nicht aus landwirtschaftlicher Produktion. Biodiesel aus Mais, Gräser, Palmöl etc. weist in der Gesamtsicht eine ungünstige Ökobilanz aus und kann deshalb nicht als „sauber“ bezeichnet werden.

- Beschaffungsgrundsätze für eigene Fahrzeugflotten, die von den beschaffenden Dienststellen zu berücksichtigen sind. Dieselfahrzeuge sollen dabei grundsätzlich mit Partikelfiltern ausgerüstet sein, schwere Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen zusätzlich mit DeNox-Systemen.
- Ausschreibungsrichtlinien für Ausschreibungen, die Leistungen mit Personenwagen, Nutzfahrzeugen und Arbeitsmaschinen beinhalten. Für die Ausschreibung ist das Vorhandensein von Partikelfiltern bei Dieselfahrzeugen als Muss-Kriterium zu berücksichtigen. DeNox-Systeme bei schweren Nutzfahrzeugen sollen als Kann-Kriterium aufgenommen werden. Darüber hinaus wäre im Fall von Ausschreibungen für Leistungen mit Personenwagen denkbar, Angebote zu bevorzugen, die auf Personenwagen der Effizienzklasse A basieren.

Indikatoren

- Anzahl Fahrzeuge mit Partikelfilter und DeNox-System im kantonalen Fahrzeugpark
- Anteile der kantonalen Fahrzeuge der Effizienzklasse A

Rechtsgrundlagen

Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG)

Luftreinhalte-Verordnung LRV

Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Anpassungen bestehender kantonalen Gesetze und Verordnungen notwendig. In den kantonalen Gesetzen und Verordnungen zum Beschaffungswesen sind umweltbezogenen Zuschlagskriterien in aller Regel ausdrücklich erwähnt und zugelassen:

Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) vom 25. November 1994/15. März 2001*

Submissionsverordnungen der ZUDK-Kantone (Beispiele):

- LU: Gesetz über die öffentlichen Beschaffungen vom 19. Oktober 1998, SRL733
- UR: Submissionsverordnung Kanton Uri (SubV) vom 15. Februar 2006, 3.3112
- SZ: Verordnung zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. Dezember 2004, 430.130

Notwendige Schritte für die Einführung in den Kantonen

- Die Kantone erstellen gemeinsame Richtlinien für die Beschaffung von Fahrzeugen sowie für die Ausschreibung von Dritteleistungen. Diese Richtlinien werden an alle beschaffenden Dienststellen weitergeleitet
- Kommunikation der Richtlinien an alle beschaffenden Dienststellen
- Die Umsetzung der Massnahme wird anhand einer zentralen Auswertung aller pro Jahr beschafften Fahrzeuge und vergebenen Dienstleistungsaufträge kontrolliert.

Gesamtkosten

Die Gesamtkosten sind aufgrund der lückenhaften Daten nur grob abschätzbar. Insgesamt ist auf Stufe ZUDK mit einer Neubeschaffung von ca. 100-150 Fahrzeugen pro Jahr zu rechnen. Ca. 70%-75% der Fahrzeuge sind Personen- und Lieferwagen bzw. Kleinbusse. Während Partikelfilter für PW/Lieferwagen nur geringe Zusatzkosten verursachen, entstehen bei schweren Nutzfahrzeugen und Arbeitsmaschinen je nach Fahrzeugart Zusatzkosten.

Direkte Kosten ZUDK:

- Personalaufwand für die Ausschaffung neuer Beschaffungsrichtlinien (150 Stunden), geschätzter Aufwand ca. 20'000 CHF
- Zusatzaufwand für Fahrzeugbeschaffung (v.a. LKW und Arbeitsmaschinen). Grobschätzung bei ca. 30 Fahrzeugen in dieser Kategorie pro Jahr und durchschnittlichen Mehrkosten von 7'500 CHF pro Fahrzeug ergeben sich jährliche zusätzliche Anschaffungskosten in einer Größenordnung von CHF 200'000-250'000. Die Wartung der Partikelfilter kann zu leicht höheren jährlich wiederkehrenden Unterhaltskosten führen.

- Zusatzaufwand für Leistungseinkauf: der Leistungseinkauf kann sich durch entsprechende Ausschreibungskriterien ebenfalls leicht verteuern. Gemessen an den Gesamtkosten schwerer Fahrzeuge sind die Zusatzkosten von Partikelfiltern allerdings im einstelligen Prozentbereich, insofern werden mit Kostensteigerungen im niedrigen einstelligen Prozentbereich zu rechnen sein.

Erläuternde Dokumente

- Innovative Fahrzeuge im Dienste des Kantons, Erste Erfahrungen mit Biogas- und Hybridautos in der kantonseigenen Personenwagenflotte, UMWELTPRAXIS Nr. 42 / Oktober 2005, WWW: http://www.umweltschutz2.zh.ch/db/pdf/ZUP42-05_fahrzeugkonzepte.pdf
- Ökologische Fahrzeugbeschaffung in öffentlichen Verwaltungen: In zwölf Schritten zum Vorbild (e-mobile): <http://www.e-mobile.ch/pdf/2006/Beschaffungsempfehlung.pdf>
- Richtlinie Flottenstrategie Kanton Basel-Landschaft (Beispiel): http://www.e-mobile.ch/pdf/2005/RL_Flotte%20TBA%20BL%2005-10-18.pdf
- Ökobilanz von Energieprodukten: Ökologische Bewertung von Biotreibstoffen, Schlussbericht, EMPA im Auftrag des Bundesamtes für Energie, des Bundesamtes für Umwelt und des Bundesamtes für Landwirtschaft, Bern, 22. Mai 2007 http://www.biomasseenergie.ch/Portals/0/1_de/03_Wie_nutzen/Pdf/biotreibstoffe_oekoschlussbewertung.pdf