

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 1. September 2021

### **949. Weisung (Emissionsminderung von Fahrzeugen bei der Beschaffung und dem Betrieb durch die kantonale Verwaltung und beauftragte Unternehmen)**

A. Mit Beschluss Nr. 1425/2013 hat der Regierungsrat die Weisung «Emissionsminderung von Fahrzeugen bei der Beschaffung und dem Betrieb durch die kantonale Verwaltung und beauftragte Unternehmen» (im Folgenden als «Weisung» bezeichnet) erlassen. Nach dieser Weisung sollen die Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung bezüglich Energie- und Umwelteffizienz vorbildlich sein. Sofern die betrieblichen Anforderungen erfüllt werden, sollen die beschaffenden Stellen und die verantwortlichen «Lead Buyer» energetische und lufthygienische Grundsätze mitberücksichtigen, indem Fahrzeuge mit der höchsten Energieeffizienz gemäss Energieetikette, mit möglichst niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoss und mit der aktuellsten Euro-Abgasklasse beschafft werden.

In der Weisung sind bislang Antriebstechnologien ohne fossile Treibstoffe nicht berücksichtigt, obwohl diese heute trotz höherer Erstinvestitionen über die gesamte Einsatzdauer meist wirtschaftlich sowie technisch breit – mit Ausnahme bei schweren Nutzfahrzeugen und Spezialfahrzeugen – einsetzbar sind. Mit dem langfristigen Ziel der Senkung der Treibhausgase im Rahmen des Pariser Abkommens gemäss Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 (LFZ 7.6, vgl. RRB Nr. 670/2019) strebt der Regierungsrat an, die Treibhausgasemissionen möglichst rasch, aber spätestens bis 2050 auf netto null zu senken (vgl. Berichterstattung zu den Postulaten KR-Nrn. 62/2019 betreffend «Klimanotstand» und KR-Nr. 63/2019 betreffend Der Kanton Zürich ruft den Klimanotstand aus – für «eusi Zuekunft», Vorlage 5613). Diese Zielsetzung verfolgt unter anderem die kürzlich verabschiedete Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (RRB Nr. 729/2021), die geeignete Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Mobilität schaffen soll. Die kantonale Verwaltung soll hierbei eine Vorbildrolle übernehmen. Im Bereich Fahrzeuge wird die Überarbeitung der derzeit gültigen Beschaffungsweisung als zusätzlicher Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase hervorgehoben. Weiter wird mit dem überwiesenen Postulat KR-Nr. 194/2019 der Auftrag erteilt, die Umstellung der kantonalen Fahrzeugflotte auf Elektromobilität zu prüfen. Im Einklang mit den Klimazielen und dem erwähnten Postulat zielt die geänderte Weisung auf eine Beschaffung von Fahrzeugen ab, die im Fahrbetrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen.

Auch mit der Umstellung des kantonalen Fahrzeugparks auf alternative Antriebe ist die jederzeit uneingeschränkte Einsetzbarkeit, namentlich bei Blaulichtorganisationen, weiterhin sicherzustellen. Die Personenwagenflotte der Kantonspolizei verfügt heute schon zu 20% über einen alternativen Antrieb.

B. Um bei der Fahrzeugbeschaffung durch die kantonale Verwaltung und bei der Vergabe von Transportleistungen auf Fahrzeuge mit Antrieben ohne fossile Treibstoffe umzustellen, ist eine Überarbeitung der Weisung nötig. Mit der neuen Weisung soll dieser Prozess schrittweise eingeleitet werden. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen wird angestrebt, dass zunächst Personenwagen, ab 2025 Einsatzwagen der Kantonspolizei und leichte Nutzfahrzeuge und spätestens ab 2030 auch schwere Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge ausschliesslich mit Antrieben ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss beschafft werden. Auf diese Weise soll – unter Berücksichtigung der Lebensdauer der einzelnen Fahrzeuge – ab 2040 die Fahrzeugflotte der kantonalen Verwaltung vollständig CO<sub>2</sub>-frei betrieben werden. Dieses Ziel entspricht demjenigen der Strategie zur Dekarbonisierung des ZVV (Vorlage 5730). Die neue Weisung sieht vor, dass ab Inkrafttreten im Betrieb CO<sub>2</sub>-freie Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge beschafft werden, sofern die betrieblichen, strategischen, wirtschaftlichen und submissionsrechtlichen Anforderungen erfüllt werden können. Hierzu zählen z. B. nicht verfügbare Ausstattungselemente für Einsatzfahrzeuge oder nicht vorhandene Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für batteriebetriebene Fahrzeuge. Diese Vorgaben sind mit den Grundsätzen der Beschaffungsstrategie des Bundes vergleichbar (Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen, Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, 2020). Mit den verschiedenen Bedingungen, an die eine Beschaffung geknüpft ist, ist die uneingeschränkte Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge gewährleistet. Dies ist insbesondere für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen und für weitere systemrelevante Fahrzeuge das oberste Ziel. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge muss heute aufgrund technologisch noch nicht abschliessend geklärter Fragen noch offengelassen werden, wie die Umstellung gemäss den Zielsetzungen dieser Weisung erfolgen wird. Es müssen die weiteren Entwicklungen im Fahrzeugmarkt abgewartet werden. Für schwere Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge kann daher die Beschaffung von im Betrieb CO<sub>2</sub>-freien Fahrzeugen zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgegeben werden. Die Weisung besagt zu diesem Aspekt, dass die Möglichkeit hierzu jedoch zu prüfen sei und dass der Kanton mit einer entsprechenden Beschaffung Plattformen für technologische Innovationen schaffen soll. Auf diese Weise soll ein Anreiz für die technologische Entwicklung alternativ angetriebener Fahrzeuge gesetzt werden.

Bei der schrittweisen Umstellung der kantonalen Fahrzeugflotte auf Antriebsformen ohne fossile Treibstoffe werden gemäss der derzeitigen Marktentwicklung batterieelektrische Fahrzeuge insbesondere im Personenwagen- und Lieferwagenbereich eine grosse Rolle spielen. Damit kann die Beschaffung von Fahrzeugen nicht mehr losgelöst von der Infrastruktur in Gebäuden und an Parkplätzen betrachtet werden. Mit RRB Nr. 1259/2020 hat der Regierungsrat den Rahmenvertrag zur Beschaffung der dazu nötigen Ladeinfrastruktur beschlossen. Die neue Weisung enthält Vorschriften zur Bereitstellung von Ladestellen für den Betrieb von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen und Absichten zur Bereitstellung weiterer fossilfreier Treibstoffe (z. B. Wasserstoff). Insbesondere definiert sie einen einheitlichen Ablauf bei der Bestellung von Ladestationen. Somit führt die neue Weisung die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung stärker zusammen. Zudem bereitet sich die kantonale Verwaltung darauf vor, künftig insbesondere für den Betrieb von schweren Nutzfahrzeugen und Spezialfahrzeugen fossilfreie Treibstoffe einzusetzen. Hierzu prüft sie Möglichkeiten, wie künftig entsprechende Tankstellen innert nützlicher Entfernung zur Verfügung gestellt werden können.

Auch die Fahrzeuge von Unternehmen, die im Auftrag der kantonalen Verwaltung Transportdienstleistungen erbringen, sollen einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses leisten. Sofern die betrieblichen, strategischen, wirtschaftlichen und submissionsrechtlichen Anforderungen erfüllt werden können, kommen Eignungskriterien zur Energieeffizienz und wie bisher zur Luftreinhaltung zur Anwendung. Weiter werden durch die Vergabestellen Zuschlagskriterien betreffend den CO<sub>2</sub>-Ausstoss formuliert. Auf diese Weise soll eine Entwicklung im Transportmarkt hin zu CO<sub>2</sub>-armen Leistungen angestossen werden. Unternehmen, die schrittweise auf im Betrieb CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge umstellen, erhalten bei Vergaben der kantonalen Verwaltung einen Wettbewerbsvorteil.

C. Im Bereich der Personenwagen einschliesslich der Einsatzwagen der Kantonspolizei und leichter Nutzfahrzeuge kommt es im Zeitraum bis 2040 zu Einsparungen von gesamthaft rund 4 Mio. Franken. Schätzungen gehen davon aus, dass jährlich zwischen 7 Mio. und 8 Mio. Franken, bis 2040 insgesamt rund 140 Mio. Franken, in die Beschaffung von Fahrzeugen investiert werden. Zwar ist bei der Beschaffung von im Betrieb CO<sub>2</sub>-freien Fahrzeugen bis 2040 mit Mehrinvestitionen von rund 6 Mio. Franken zu rechnen, was rund 4% entspricht. Jedoch werden diese Aufwände mit den Einsparungen durch die verminderten Energie- und Unterhaltskosten von rund 10 Mio. Franken überkompensiert. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge wären aus heutiger

Sicht im Zeitraum bis 2040 Mehrinvestitionen im Umfang von rund 27 Mio. Franken bzw. anteilmässig von rund 40% nötig. Diesen Mehrinvestitionen würden Einsparungen von rund 6 Mio. Franken gegenüberstehen. Im Rahmen der vorliegenden Weisung werden daher keine verbindlichen Vorgaben für die Beschaffung von im Betrieb CO<sub>2</sub>-freien schweren Nutzfahrzeugen und Spezialfahrzeugen getroffen.

Ergänzend ist durch die neue Weisung mit Mehrkosten für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten in kantonalen Liegenschaften zu rechnen. Mit RRB Nr. 1259/2020 wurden die Beschaffung und Bewirtschaftung sowie die Verteilung der Kosten im Zusammenhang mit der Installation und der Inbetriebnahme von Elektroladestationen geregelt. Dieser Beschluss beziffert jedoch nur die voraussichtlichen Kosten für die Beschaffung und den Betrieb aller Ladestationen (einschliesslich Parkplätzen für Mitarbeitende sowie Kundinnen und Kunden oder Besucherinnen und Besucher), nicht aber für Anpassungen im Gebäudebereich. Erste Schätzungen zeigen, dass für Ladeinfrastrukturen von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung und die hierfür nötigen Installationen bis 2030 Mehrinvestitionen anfallen. Es ist zu erwarten, dass aufgrund der Kosteneinsparungen bei der Fahrzeugflotte bis 2050 diese Mehrkosten langfristig aufgewogen werden.

Betreffend Bereitstellung der Ladeinfrastruktur sind für die Umsetzung der Vorgaben noch verschiedene Grundlagen bereitzustellen. Die Baudirektion erstellt unter engem Einbezug der Sicherheitsdirektion eine Gesamtschau, um die infrastrukturellen Voraussetzungen zeitgerecht zu schaffen. Im Rahmen dieses Projekts wird insbesondere geklärt, wo und in welchem Umfang Leistungserweiterungen bei der Elektrizitätsversorgung z. B. an den Werkhöfen und Standorten der Kantonspolizei benötigt werden und innert welcher Frist sie umzusetzen sind. Weiter ist auch die benötigte Notstromversorgung näher zu untersuchen. Auf diese Weise sollen die Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung aus Umweltsicht vorbildlich sein, ohne dass die Einsatzfähigkeit und Zuverlässigkeit infrage stehen.

D. Abschnitt «A. Beschaffung und Betrieb von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung» der neuen Weisung umfasst gegenüber der bisherigen Weisung folgende Änderungen:

***Zu Ziff. 1: Geltungsbereich***

Die Änderungen sind nur redaktioneller Art.

***Zu Ziff. 2: Ziele (neu)***

Die Regelungen zur Beschaffung und zum Betrieb von Fahrzeugen werden um einen neuen Abschnitt «Ziele» ergänzt, der als Ziff. 2 geführt wird.

**Abs. 1:** Das gemäss RRB Nr. 1425/2013 bestehende Ziel für die kantonale Fahrzeugbeschaffung wird auch in der Weisung aufgenommen und um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss erweitert.

**Abs. 2 und 3:** In der neuen Weisung werden neu Ziele für die Fahrzeugbeschaffung und die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte des Kantons aufgenommen, um schrittweise zu einer Beschaffung von Fahrzeugen überzugehen, die im Fahrbetrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen. Dabei werden die Fahrzeugtypen in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsnormen des Bundes genauer bezeichnet.

**Abs. 4:** Aufgrund längerer Laufleistungen im Nutzfahrzeug- und im Spezialfahrzeugbereich ist es möglich, dass sich auch nach 2040 noch vereinzelt mit fossilen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge im Dienst befinden werden. In diesem Fall ist übergangsweise geplant, künstlich hergestellte fossilfreie Treibstoffe oder solche aus pflanzlichen Quellen zu verwenden. Aus heutiger Sicht soll jedoch nicht vorrangig auf diese Treibstoffe gesetzt werden, da sie in erster Linie dort zum Einsatz kommen sollen, wo Alternativen kaum absehbar sind.

**Zu Ziff. 3: Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen (ehemals Ziff. 2)**

Die Anforderungen an die zu beschaffenden Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung werden neu festgelegt. Sie umfassen Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch und bemessen sich neben den Angaben auf der Energieetikette für Personenwagen und den jeweils geltenden Euro-Abgasklassen (Emissionscode im Fahrzeugausweis) zusätzlich nach den Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss in Preislisten und Werbung gemäss Anhang 4.1 zur Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (SR 730.02).

**Abs. 1:** Die beschaffenden Stellen haben sicherzustellen, dass Umweltanforderungen sowie betriebliche, technische, strategische und submissionsrechtliche Anforderungen bei den Beschaffungen berücksichtigt werden.

**Abs. 2:** Können die Anforderungen erfüllt werden, hat bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen eine Beschaffung von Fahrzeugen ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Fahrbetrieb zu erfolgen. Ausnahmen sind zu begründen. Die Begründung erfolgt auf einfach gehaltene Art und Weise gemäss einer vom Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) bereitgestellten Eingabemaske. Aufgrund dieser Informationen kann die Zielerreichung verfolgt und nötigenfalls weitere Massnahmen getroffen werden.

**Abs. 3:** Ist eine Beschaffung von im Betrieb CO<sub>2</sub>-freien Fahrzeugen nicht möglich, werden die folgenden Ausnahmeregelungen festgelegt: Leichte Personenwagen müssen den energieeffizientesten Kategorien gemäss Energieetikette sowie der aktuellsten Euro-Abgasklasse entsprechen, sofern die betrieblichen Anforderungen eingehalten werden können. Darüber hinaus sollen sie einen möglichst niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoss aufweisen. Für leichte Nutzfahrzeuge ist keine Energieetikette verfügbar. Sie müssen einen möglichst niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoss aufweisen und der aktuellsten Euro-Abgasklasse entsprechen.

**Abs. 4:** Bei der Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen werden noch keine verbindlichen Vorgaben für im Betrieb CO<sub>2</sub>-freie Antriebe getroffen. Es muss zunächst abgewartet werden, wie sich der Markt künftig entwickelt. Bei Beschaffungen sind jedoch die Möglichkeiten für CO<sub>2</sub>-freie Alternativen zu prüfen. Beschaffungen, die gezielt technologische Innovationen berücksichtigen und einen Beitrag für entsprechende Marktentwicklungen leisten, sollen möglich sein.

**Abs. 5:** Der Nationalstrassenunterhalt erfolgt im Auftrag des Bundesamtes für Strassen. Dieses entschädigt die Leistungen des Tiefbauamtes (TBA) in der Gebietseinheit VII. Die Beschaffung von Fahrzeugen für die Gebietseinheit VII erfolgt gemäss den geltenden Vorschriften des Bundes.

**Abs. 6:** Die Schnittstelle zwischen der Beschaffung von Fahrzeugen und der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur wird beschrieben. Es ist entscheidend, dass die für eine Beschaffung benötigte Ladeinfrastruktur rechtzeitig bestellt wird.

**Ziff. 4: Beratung (ehemals Ziff. 3)**

**Abs. 1:** Der Zeitpunkt der Kontaktaufnahme beim zuständigen «Lead Buyer» gemäss RRB Nr. 890/2012 hat mit dem Beginn des Beschaffungsprozesses zu erfolgen.

**Abs. 2:** Die Beratungstätigkeit des AWEL wird um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ergänzt.

**Zu Ziff. 5: Monitoring und Erfolgskontrolle (ehemals Ziff. 4)**

Mit den Änderungen der zu erhebenden Daten wird die bestehende Praxis nachvollzogen. So wird bereits heute der tatsächliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Fahrbetrieb erfasst.

**Zu Ziff. 6: Berichterstattung (neu, ehemals in Ziff. 4 enthalten)**

**Abs. 1:** Der Bericht der Trägergruppe Fahrzeuge richtet sich zusätzlich an die Vorsteherinnen und Vorsteher der Sicherheitsdirektion und der Baudirektion. Betreffend Inhalt des Monitoringberichts wird die bereits bestehende Praxis nachvollzogen.

**Abs. 2:** Der Monitoringbericht wird neu durch die Vorsteherinnen und Vorsteher der Sicherheitsdirektion und der Baudirektion genehmigt. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass die Empfehlungen der Trägergruppe Fahrzeuge zu einer allfälligen Anpassung der Beschaffungsstrategie direkter zur Umsetzung gelangen.

**Abs. 3:** In der bislang geltenden Weisung ist vorgesehen, die Ergebnisse des Monitoringberichts im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan sowie im Geschäftsbericht des Regierungsrates aufzuführen. Eine solche Berichterstattung ist nicht mehr vorgesehen, daher sollen die Ergebnisse künftig in der Umwelt- und Energieberichterstattung des Kantons einbezogen werden.

E. Abschnitt «B. Bereitstellung von Ladeinfrastruktur und fossilfreiem Treibstoff» der neuen Weisung umfasst gegenüber der bisherigen Weisung folgende Änderungen:

**Zu Ziff. 7: Geltungsbereich**

**Abs. 1 und 2:** Mit der Umstellung auf Antriebsformen ohne fossile Treibstoffe sind Ladestationen sowie Tankstellen für fossilfreie Treibstoffe eine wichtige Voraussetzung für die Fahrzeugbeschaffung. Die Regelungen betreffen daher Parkplätze für Dienstfahrzeuge sowie Elektroweiräder in den eigenen und gemieteten Gebäuden und Aussenräumen des Kantons, die für den Betrieb von Fahrzeugen durch die kantonale Verwaltung benötigt werden. Die Regelung umfasst zudem das Bereitstellen weiterer Flächen, auf denen der Betrieb zur Aufladung von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung ermöglicht werden kann, sowie Möglichkeiten zur Betankung von Fahrzeugen mit fossilfreien Treibstoffen.

**Zu Ziff. 8: Ziele**

**Abs. 1 und 2:** Auch für die Ausstattung des Gebäudebestands mit Ladestationen und für die Bereitstellung von fossilfreien Treibstoffen werden Ziele festgelegt. Wesentlich ist, dass der Betrieb der kantonalen Fahrzeugflotte zu jedem Zeitpunkt reibungslos funktioniert. Es werden Ziele für die Vorbereitung der Gebäude und Parkplätze für Ladestationen für die batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung (einschliesslich Elektroweirädern) aufgestellt. Bei Bau- und Instandsetzungsprojekten ist künftig der Bedarf an Ladestationen zu berücksichtigen. Sollte künftig ein Bedarf an fossilfreien Treibstoffen für die kantonale Fahrzeugflotte entstehen, sollen innert nützlicher Distanz ausreichend Betankungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

***Zu Ziff. 9: Anforderungen an die Bereitstellung von Ladestationen und fossilfreiem Treibstoff***

**Abs. 1–5:** Es werden der genaue Ablauf und die wichtigsten technischen Anforderungen für die Bereitstellung der Ladestationen geregelt und die Zuständigkeit beim Immobilienamt (IMA) angesiedelt.

**Abs. 6:** Insbesondere für die Kantonspolizei ist von grosser Bedeutung, dass auch in Liegenschaften, in denen die kantonale Verwaltung eingemietet ist, ausreichend Ladestationen für den Betrieb der Fahrzeugflotte zur Verfügung stehen. Die Zuständigkeit für Verhandlungen mit der jeweiligen Gebäudeeigentümerschaft wird dem IMA zugewiesen.

**Abs. 7:** Derzeit ist noch nicht absehbar, inwiefern fossilfreie Treibstoffe künftig für die kantonale Verwaltung eine Rolle spielen. Im Falle eines künftigen Bedarfs sollen Möglichkeiten zur Sicherstellung einer reibungslosen Betankung geprüft werden.

***Zu Ziff. 10: Monitoring***

**Abs. 1–3:** Auch die Bereitstellung von Ladestationen wird einem Monitoring unterzogen. Zuständig für die Datenerfassung ist das IMA. Es stellt dem AWEL, dem TBA und der Kantonspolizei die Daten tagfertig zur Verfügung. Die Ergebnisse des Monitorings fliessen ebenfalls in den Bericht der Trägergruppe Fahrzeuge ein (siehe Ziff. 6 Abs. 1).

F. Abschnitt «C. Fahrzeuge beauftragter Unternehmen» der neuen Weisung umfasst gegenüber der bisherigen Weisung folgende Änderungen:

***Zu Ziff. 11: Geltungsbereich (Abschnitte aus ehemaliger Ziff. 1)***

**Abs. 1 und 2:** Es werden ausschliesslich redaktionelle Änderungen eingearbeitet. Wie bisher bleibt der Winterdienst von der Regelung ausgenommen. Dies war jedoch bislang in der Weisung nicht dargestellt, was zu Unklarheiten führte.

***Zu Ziff. 12: Ziele***

**Abs. 1 und 2:** Entsprechend Abschnitt 1 Ziff. 2 für die kantonale Fahrzeugbeschaffung wird neu auch ein Abschnitt Ziele für die Vergabe von Transportleistungen festgelegt. Auch bei der Vergabe von Aufträgen für den Personen- und Sachentransport durch die kantonale Verwaltung soll künftig der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben angestrebt werden.



**Zu Ziff. 13: Anforderungen an die Fahrzeuge beauftragter Unternehmen (ehemals Ziff. 5)**

**Abs. 1:** Neben Kriterien zum Luftschadstoffausstoss sollen künftig auch solche zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss und den Energieverbrauch formuliert werden.

**Abs. 2:** Die Eignungskriterien für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge beziehen sich wie bisher auf den Ausstoss von Luftschadstoffen und neu auf die Energieeffizienz gemäss Energieetikette. Für Transportleistungen mit schweren Nutzfahrzeugen sollen die eingesetzten Fahrzeuge der Abgabekategorie 3 gemäss Anhang 1 zur Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV, SR 641.811) entsprechen. Mit der letzten Anpassung der Abgabekategorien in der SVAV ändern sich die Anforderungen an Fahrzeuge mit der geänderten Vorgabe in der Weisung nicht.

**Abs. 3:** Weiter werden wie bisher Vorgaben zum Ausstoss von Luftschadstoffen und zur Energieeffizienz auftragsbezogen in den Zuschlagskriterien festgelegt. Mit der neuen Weisung kommen ergänzend Zuschlagskriterien zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss zur Anwendung. Die Gewichtung Letzterer kann im Einzelfall und damit die Marktentwicklung berücksichtigend festgelegt werden.

**Zu Ziff. 4–6: Ausschreibungen, Konventionalstrafen und Kontrollbefugnisse (ehemals Ziff. 5–7)**

Die bereits bestehenden Anforderungen zum Ausstoss von Luftschadstoffen und zum Energieverbrauch werden um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ergänzt.

Auf Antrag der Baudirektion und der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Es wird eine neue Weisung über die Emissionsminderung von Fahrzeugen bei der Beschaffung und dem Betrieb durch die kantonale Verwaltung und beauftragte Unternehmen erlassen.

II. Die Weisung vom 11. Dezember 2013 (RRB Nr. 1425/2013) wird aufgehoben.

III. Die neue Weisung tritt am 1. Januar 2022 in Kraft. Die bisherige Weisung wird auf dieses Datum aufgehoben.

IV. Mitteilung an den Zürcher Verkehrsverbund sowie an die Direktionen des Regierungsrates und die Staatskanzlei.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**

## **Anhang**

*Der Regierungsrat beschliesst:*

### **Weisung über die Emissionsminderung von Fahrzeugen bei der Beschaffung und dem Betrieb durch die kantonale Verwaltung und beauftragte Unternehmen**

#### **A. Beschaffung und Betrieb von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung**

##### **1. Geltungsbereich**

<sup>1</sup>Die Vorgaben zur Beschaffung und zum Betrieb von Fahrzeugen gelten für:

- a. Transportmotorwagen zum Personen- und Sachtransport der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 sowie Arbeitsmotorwagen gemäss Art. 11–13 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41),
- b. Trägerfahrzeuge der Arbeitsmotorwagen der Klassen gemäss lit. a mit Ausnahme von Aufbaumotoren.

<sup>2</sup>Ausgenommen sind Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erlässt für die Beschaffung der Busse des öffentlichen Verkehrs durch die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen im ZVV eigene Vorgaben.

<sup>3</sup>Die Weisung gilt nicht für die selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalten des Kantons.

##### **2. Ziele**

<sup>1</sup>Die Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung sollen bezüglich Energie- und Umwelteffizienz vorbildlich sein. Die kantonale Beschaffungspolitik zielt deshalb darauf ab, die beste verfügbare Technik so früh wie möglich und wirtschaftlich vertretbar einzusetzen, um den Luftschadstoff- und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie den Energieverbrauch möglichst tief zu halten.

<sup>2</sup>Es wird angestrebt, ausschliesslich Fahrzeuge zu beschaffen, die im Betrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen:

- a. Personenwagen, schwere Personenwagen über 3,5 t und Kleinbusse (M1 und M2 gemäss Art. 11 f. VTS) ab 2022,
- b. Einsatzwagen der Kantonspolizei, Gesellschaftswagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (M2 über 3,5 t, M3 und N1) ab 2025,

- c. Lastwagen und schwere Sattelschlepper über 3,5 t (N2 und N3) sowie Arbeitsmotorwagen ab 2030.

<sup>3</sup>Es wird angestrebt, dass alle Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung im Betrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen:

- a. Personenwagen, schwere Personenwagen über 3,5 t und Kleinbusse (M1 und M2) ab 2030,
- b. Einsatzwagen der Kantonspolizei, Gesellschaftswagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (M2 über 3,5 t, M3 und N1), Lastwagen und schwere Sattelschlepper über 3,5 t (N2 und N3) sowie Arbeitsmotorwagen ab 2040.

<sup>4</sup>Ist im Einzelfall die Umstellung nicht bis 2040 möglich, sollen diese Fahrzeuge mit synthetischen oder biogenen Treibstoffen betrieben werden.

### **3. Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen**

<sup>1</sup>Die beschaffenden Stellen stellen sicher, dass bei den Beschaffungen folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- a. Umwelanforderungen (Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch),
- b. betriebliche, technische und strategische Anforderungen (Zweckmässigkeit, Flottenmanagement, Nutzlast, Laderaumvolumen, Anzahl Sitzplätze, werkseitige Ausrüstungsschnittstellen, finanzielle Rahmenbedingungen usw.),
- c. wirtschaftliche Anforderungen,
- d. submissionsrechtliche Anforderungen.

<sup>2</sup>Können die Anforderungen gemäss Abs. 1 lit. b und c erfüllt werden, hat eine Beschaffung von Personenwagen, schweren Personenwagen über 3,5 t und Kleinbussen (M1 und M2 gemäss Art. 12 VTS) sowie Gesellschaftswagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern unter 3,5 t (M3 und N1) ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Betrieb zu erfolgen. Ausnahmen sind anhand der vom Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) bereitgestellten Vorlage zu begründen und im Monitoringbericht (Ziff. 6 Abs. 1) zu dokumentieren.

<sup>3</sup>Ist eine Beschaffung gemäss Abs. 2 nicht möglich und können die Anforderungen gemäss Abs. 1 lit. b und c erfüllt werden, sind folgende Beschaffungen zulässig für:

- a. leichte Personenwagen unter 3,5 t (M1): Beschaffungen möglichst in den energieeffizientesten Kategorien A und B gemäss Energieetikette, mit einem möglichst geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoss und gemäss der neusten Euro-Abgasklasse,

- b. Lieferwagen und leichte Sattelschlepper unter 3,5 t (N1): Beschaffungen mit einem möglichst niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoss und gemäss der neusten Euro-Abgasklasse,
- c. schwere Personenwagen über 3,5 t (M1), Kleinbusse (M2) und Gesellschaftswagen (M2 und M3): Beschaffungen gemäss der neusten Euro-Abgasklasse.

<sup>4</sup> Beschaffungen von Lastwagen, schweren Sattelschleppern über 3,5 t (N2 und N3) sowie Arbeitsmotorwagen haben der neusten Euro-Abgasklasse zu entsprechen. Es sind Möglichkeiten für im Betrieb CO<sub>2</sub>-freie Alternativen zu prüfen. Technologische Innovationen sollen gezielt zum Einsatz kommen.

<sup>5</sup> Beschaffungen für Leistungen, die durch das Tiefbauamt im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (Gebietseinheit VII) erbracht werden, richten sich nach den Vorgaben des Bundes.

<sup>6</sup> Führt die vorgesehene Beschaffung zu einem Bedarf an Ladeinfrastruktur oder Tankstellen, wenden sich die beschaffenden Stellen beim Start des Beschaffungsprozesses an die für die Direktion bezeichneten Besteller für Immobilienangelegenheiten und sprechen mit diesen den Bedarf ab. Es besteht eine Bezugspflicht für Ladestationen gemäss Rahmenvertrag E-Mobility (RRB Nr. 1259/2020). Die Bestellungen sind über den «Facility Management Lead Buyer Immobilienamt» (Koordination und Monitoring; IMA) zu tätigen.

#### **4. Beratung**

<sup>1</sup> Die beschaffenden Stellen wenden sich spätestens beim Start des Beschaffungsprozesses an die zuständigen «Lead Buyer» (RRB Nr. 890/2012) und nutzen die angebotenen Arbeitshilfsmittel.

<sup>2</sup> Das AWEL berät die beschaffenden Stellen hinsichtlich des Luftschadstoff- und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sowie der Energieeffizienz von Fahrzeugen.

#### **5. Monitoring und Erfolgskontrolle**

<sup>1</sup> Die Fahrzeughalterinnen und -halter der kantonalen Verwaltung erheben die für das Monitoring und die Erfolgskontrolle notwendigen Daten und melden diese der Trägergruppe Fahrzeuge (RRB Nr. 2935/1991):

- a. die im Vorjahr neu beschafften Fahrzeuge (Anzahl der Fahrzeuge pro Antriebsart, pro Kategorie der Energieetikette und pro Euro-Abgasklasse, Begründung für die Beschaffung von Fahrzeugen, die im Betrieb CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen),

b. die Entwicklung des Energiebedarfs und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses aller Fahrzeuge (Anzahl Fahrzeuge pro Antriebsart, gefahrene Kilometer pro Antriebsart, Treibstoff- sowie Energieverbrauch pro Antriebsart).

<sup>2</sup> Sie erheben die Daten zu folgenden Fahrzeugkategorien:

- a. leichte Personenwagen unter 3,5 t (M1 gemäss Art. 12 VTS) und Kleinbusse (M2),
- b. Lieferwagen und leichte Sattelschlepper unter 3,5 t (N1),
- c. schwere Personenwagen über 3,5 t (M1), Gesellschaftswagen (M2 und M3), Lastwagen und schwere Sattelschlepper über 3,5 t (N2 und N3).

<sup>3</sup> Die Kantonspolizei gibt nur Daten weiter, die keine Rückschlüsse auf Einsatzdispositiv, Eigentümerschaft, Fahrzeugmodelle usw. ermöglichen.

<sup>4</sup> Das AWEL stellt für die Erfassung der Daten geeignete Hilfsmittel kostenlos zur Verfügung.

## **6. Berichterstattung**

<sup>1</sup> Die Trägergruppe Fahrzeuge erstellt jährlich einen Bericht zuhanden der Vorsteherinnen und Vorsteher der Sicherheitsdirektion und der Baudirektion sowie der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter der kantonalen Verwaltung mit mindestens folgendem Inhalt:

- a. Anzahl der im vergangenen Jahr beschafften Fahrzeuge pro Fahrzeugtyp nach Antriebsart und Energieeffizienzklasse gemäss Energieetikette,
- b. Dokumentation der Gründe für die Beschaffung von Fahrzeugen, die im Betrieb CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen,
- c. gesamthafter CO<sub>2</sub>-Ausstoss (effektiver Gesamtausstoss dividiert durch die gefahrenen Kilometer),
- d. Beurteilung der Ergebnisse und daraus allenfalls vorzunehmende Anpassungen der Beschaffungsstrategie.

<sup>2</sup> Der Bericht wird durch die Vorsteherinnen und Vorsteher der Sicherheitsdirektion und der Baudirektion genehmigt.

<sup>3</sup> Der ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird in der Umwelt- und Energieberichterstattung des Regierungsrates aufgeführt.

## **B. Bereitstellung von Ladeinfrastruktur und fossilfreiem Treibstoff**

### **7. Geltungsbereich**

<sup>1</sup> Die Vorgaben zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur gelten für Fahrzeuge gemäss Ziff. 1 Abs. 1 und für Elektrozeigeräder der kantonalen Verwaltung.

<sup>2</sup>Sie gelten in örtlicher Hinsicht für:

- a. Parkierungsanlagen in eigenen und gemieteten Gebäuden sowie Aussenräumen des Kantons, die für den Betrieb von Fahrzeugen durch die kantonale Verwaltung benötigt werden,
- b. weitere Flächen im Eigentum des Kantons, die für die Bereitstellung von Infrastrukturen zur Betankung und Aufladung von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung infrage kommen.

<sup>3</sup>Ausgenommen sind Abstellanlagen des öffentlichen Verkehrs.

<sup>4</sup>Die Weisung gilt nicht für die selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalten des Kantons innerhalb und ausserhalb des Mietermodells.

## **8. Ziele**

<sup>1</sup>Für die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und für Elektrozweiräder der kantonalen Verwaltung soll eine Infrastruktur mit Ladestationen und Tankstellen zur Verfügung stehen, sodass zu jedem Zeitpunkt ein reibungsloser Betrieb dieser Fahrzeuge gewährleistet ist.

<sup>2</sup>Fahrzeugabstellplätze und Abstellplätze für Elektrozweiräder in Gebäuden im Eigentum des Kantons sollen mit entsprechenden Vorbereitungen für die Montage der Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Folgender Anteil der Gebäude soll ausgerüstet werden:

- a. 10% bis Ende 2023,
- b. 50% bis Ende 2026,
- c. 100% bis Ende 2030.

<sup>3</sup>Bei Gebäuden im Eigentum des Kantons mit über zehn Fahrzeugabstellplätzen werden mindestens 50% der Stellplätze für Ladestationen von mindestens 22 kW Leistung auf Bestellung vorbereitet und die übrigen Stellplätze mit entsprechenden Leerrohren oder Breitbandkabel ausgestattet. Bei Liegenschaften mit weniger als zehn Fahrzeugabstellplätzen werden Ladeinfrastrukturen gemäss den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer bereitgestellt.

<sup>4</sup>Im Falle eines künftigen Bedarfs an fossilfreien Treibstoffen (Wasserstoff, Biotreibstoffe, synthetische Treibstoffe) werden für die Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung innert nützlicher Distanz Tankmöglichkeiten zur Verfügung gestellt.

## **9. Anforderungen an die Bereitstellung von Ladestationen und fossilfreiem Treibstoff**

<sup>1</sup> In den kantonalen Liegenschaften werden Ladeinfrastrukturen für die Elektrofahrzeuge und Elektrozweiräder der kantonalen Verwaltung bereitgestellt. Es sind so viel Ladestationen zu bestellen, dass der Betrieb dieser Fahrzeuge ohne Einschränkungen möglich ist. Die Ladeinfrastruktur richtet sich nach der zu erwartenden Zusammensetzung aller künftigen Elektrofahrzeuge und ist unter Angabe der entsprechenden Leistungsdaten zu bestellen.

<sup>2</sup> Ladeinfrastrukturen werden im Rahmen von Bau- und Sanierungsprojekten des Hochbauamtes (HBA) gemäss den Vorgaben der Nutzerinnen und Nutzer erstellt oder bei Bestandesbauten auf Bestellung der Direktionen nachgerüstet.

<sup>3</sup> Das IMA und das HBA klären nach erfolgter Bestellung in der Regel innert 30 Arbeitstagen ab, ob die Ladepunkte mit den erforderlichen Ladeleistungen in der jeweiligen Liegenschaft realisiert werden können.

<sup>4</sup> In den Ladegeräten ist ein dynamisches Lastmanagement integriert. Bei höheren Ladeleistungen und bei beschränkter Stromversorgung kann zusätzlich ein statisches Lastmanagement in der Liegenschaft installiert werden, damit auch bei beschränkter Stromversorgung der Liegenschaft die Elektrofahrzeuge geladen werden können.

<sup>5</sup> Das IMA ist zuständig für die Ausschreibung und die Beschaffung der kantonsweiten Ladeinfrastruktur. Es delegiert den Betrieb an einen externen Partner (vgl. RRB Nr. 1259/2020).

<sup>6</sup> Weisen Gebäude oder Parkplätze, die durch die kantonale Verwaltung genutzt werden, sich aber nicht im kantonalen Eigentum befinden, einen Bedarf an Ladeinfrastrukturen auf, verhandelt das IMA mit der Gebäudevermieterin, um die Infrastruktur nach kantonalen Standards bereitzustellen. Bei neuen Anmietungen sind standardisierte Ladeinfrastrukturen vertraglich zu vereinbaren.

<sup>7</sup> Für den Fall eines künftigen Bedarfs an fossilfreien Treibstoffen prüfen die Sicherheitsdirektion und die Baudirektion Möglichkeiten, um eine für den Betrieb der Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung reibungslose Betankung zu ermöglichen.

## **10. Monitoring und Erfolgskontrolle**

<sup>1</sup> Das IMA erhebt die für das Monitoring und die Erfolgskontrolle notwendigen Daten:

- a. die Anzahl der beschafften standardisierten Ladestationen nach Leistungskategorie ab 2021,



b. die Anzahl und der Prozentanteil der mit Ladeinfrastruktur ausgestatteten kantonalen Liegenschaften ab 2021 und jene der Stellplätze ab 2024,

c. die Anzahl und der Prozentanteil der mit Ladeinfrastruktur ausgestatteten Liegenschaften, die durch die kantonale Verwaltung genutzt werden, sich aber nicht im kantonalen Eigentum befinden, ab 2021.

<sup>2</sup>Dem AWEL, dem TBA und der Kantonspolizei wird je ein Zugriff auf das E-Mobility-Portal gewährt, um dort tagfertig die benötigten Daten zu beziehen und einzusehen.

<sup>3</sup>Die Ergebnisse des Monitorings werden im jährlichen Bericht der Trägergruppe Fahrzeuge zur Fahrzeugbeschaffung (Ziff. 6 Abs. 1) aufgenommen.

## **C. Fahrzeuge beauftragter Unternehmen**

### **11. Geltungsbereich**

<sup>1</sup>Die Vorgaben für Fahrzeuge beauftragter Unternehmen gelten für die Vergabe von Aufträgen durch die kantonale Verwaltung, bei denen Transporte massgeblich zur umschriebenen Leistung gehören. Ausschreibungen für den Winterdienst oder im Falle von besonderen Ereignissen dringend zu vergebende Leistungen fallen nicht unter den Geltungsbereich dieser Weisung.

<sup>2</sup>Die Vorgaben gelten für Fahrzeuge gemäss Ziff. 1 Abs. 1.

### **12. Ziele**

<sup>1</sup>Die Fahrzeuge der vom Kanton beauftragten Unternehmen sollen bezüglich Energie- und Umwelteffizienz vorbildlich sein. Die Vergabekriterien zielen darauf, die beste verfügbare Technik wirtschaftlich vertretbar einzusetzen, um den Luftschadstoff- und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie den Energieverbrauch möglichst tief zu halten.

<sup>2</sup>Es wird der Einsatz von Fahrzeugen angestrebt, die im Betrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen.

### **13. Anforderungen an Fahrzeuge beauftragter Unternehmen**

<sup>1</sup>Bei der Vergabe von Aufträgen, bei denen der Einsatz von Fahrzeugen für Personen- und Sachtransporte massgeblich zur umschriebenen Leistung gehört, werden Kriterien betreffend Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch festgelegt.

<sup>2</sup>Für den Luftschadstoffausstoss gelten folgende Eignungskriterien für:

- a. leichte Personenwagen unter 3,5 t (M1 gemäss Art. 11 f. VTS) und Kleinbusse (M2): die Zugehörigkeit zu einer der beiden neusten Euro-Abgasklassen,
- b. Lieferwagen und leichte Sattelschlepper unter 3,5 t (N1): die Zugehörigkeit zur neusten Euro-Abgasklasse,
- c. schwere Personenwagen über 3,5 t (M1), Gesellschaftswagen (M2 und M3), Lastwagen und schwere Sattelschlepper über 3,5 t (N2 und N3): die Zugehörigkeit zur Abgabekategorie 3 gemäss Anhang 1 zur Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR 641.811).

<sup>3</sup>Können die Anforderungen gemäss Ziff. 3 Abs. 3 lit. b und c für die ausgeschriebenen Dienstleistungen erfüllt werden, gilt für leichte Personenwagen als Eignungskriterium zusätzlich die Zugehörigkeit zu einer der beiden energieeffizientesten Kategorien A und B gemäss Energieetikette.

<sup>4</sup>Weiter werden in den Ausschreibungsunterlagen Zuschlagskriterien betreffend Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch festgelegt.

#### **14. Ausschreibungen**

Bei Ausschreibungen für Transportleistungen werden die Unternehmen aufgefordert, zusammen mit der Offerte eine Selbstdeklaration zur Einhaltung der Vorgaben betreffend Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch einzureichen.

#### **15. Konventionalstrafen**

Die vertraglich zu vereinbarenden Anforderungen an Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch werden durch Konventionalstrafen gesichert. Umfang und Kriterien der Konventionalstrafen sind dem Auftragsumfang und dem Branchenumfeld anzupassen und werden im Vertrag eindeutig bestimmt.

#### **16. Kontrollbefugnisse**

<sup>1</sup>Das AWEL führt bei den durch die beauftragten Unternehmen eingesetzten Fahrzeugen Stichprobenkontrollen über die Einhaltung der Anforderungen an Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Energieverbrauch durch. Es kann diese Kontrollaufgabe an private Beauftragte übertragen.

<sup>2</sup>Die beschaffenden Stellen geben dies den Anbietern in den Ausschreibungsunterlagen bekannt.