



Fahrzeugpolitik

Auftraggeber

Stadtrat

Informationseignerin

Fahrzeugkommission

Dokumenteigner

Fahrzeug-Kompetenzzentrum

1. November 2016

Inhalt

1 Zweck	3
2 Geltungsbereich	3
3 Umsetzung	3
4 Bestehende Politiken, Strategien und Richtlinien	3
5 Priorisierung der Mobilitätsbedürfnisse	4
6 Ziele für die Beschaffung, Betrieb und Entsorgung der Fahrzeuge	4
6.1 Technologie und Motorisierung	4
6.2 Treibstoffe	4
6.3 Wirtschaftlichkeit	5
6.4 Benützung und Bewirtschaftung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte mit amtlichen Kennzeichen	5
6.5 Umwelt	5
6.6 Energie und CO ₂ -Emissionen	6
6.7 Soziales Engagement	7
7 Controlling	7
8 Flottenstrategie der Dienstabteilungen	7

1 Zweck

Die städtische Fahrzeugpolitik dient als Grundlage für die Beschaffung, Wartung und Nutzung der in der Verwaltung im Einsatz stehenden Fahrzeuge. Sie soll energieeffizient, kostengünstig, sowie umwelt- und sozialverträglich umgesetzt werden und orientiert sich an den Vorgaben einer nachhaltigen Entwicklung und den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Hierzu gibt die Fahrzeugpolitik normative Ziele vor, insbesondere in den Bereichen Energie, Umweltschutz, Motorisierung und Treibstoffe.

Mindestens alle vier Jahre überprüft und aktualisiert die Fahrzeugkommission die städtische Fahrzeugpolitik. Dabei berücksichtigt sie die Marktentwicklung.

2 Geltungsbereich

Die Fahrzeugpolitik gilt für alle von der Stadt Zürich genutzten Fahrzeuge der Kategorien I (Personenwagen), II (Lieferwagen), III (Lastkraftwagen) und ist durch die Dienstabteilungen umzusetzen. Für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (Stadtpolizei und Schutz & Rettung), Fahrzeuge der Kategorie IV (Spezialfahrzeuge) und übrige Fahrzeugarten sind begründete Ausnahmen zulässig.

3 Umsetzung

Die zur Umsetzung der Fahrzeugpolitik benötigte Wegleitung wird laufend angepasst und bildet mit der städtischen Fahrzeugpolitik ein einziges Dokument. Das städtische Fahrzeug-Kompetenzzentrum unterstützt in operativen Fragen bei der Beschaffung und Bewirtschaftung der Fahrzeugflotte. Es kann diese Aufgabe an Dienstabteilungen mit grossen Fahrzeugbeständen delegieren.

4 Bestehende Politiken, Strategien und Richtlinien

Die Fahrzeugpolitik berücksichtigt Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Verwaltungshandelns und stützt sich im Besonderen auf folgende Politiken und Strategien der Stadt Zürich ab:

- Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft (beinhaltet auch die CO₂-Reduktion und effizienten Einsatz der Primärenergie)
- Masterplan Umwelt
- Masterplan Energie
- Stadtverkehr 2025
- Beschaffungsleitbild und Beschaffungsstrategie
- Massnahmenplan Luftreinhaltung der Stadt Zürich
- Accounting Manual

Links

[W1](#)[W2](#)[W3](#)[W4](#)[W5](#)

5 Priorisierung der Mobilitätsbedürfnisse

Vor der Beschaffung städtischer Dienstfahrzeuge, insbesondere für Personenfahrten oder bei der Verwendung von Privatfahrzeugen gegen Entschädigung, sind folgende Alternativen zu prüfen:

- Dienstvelos inkl. Elektro-Zweiräder
- Benutzung des ÖV
- Car-Sharing / Miete
- Fahrzeug Pooling

W6

6 Ziele für die Beschaffung, Betrieb und Entsorgung der Fahrzeuge

Die von der Stadt Zürich beschafften bzw. genutzten Fahrzeuge sollen - im Rahmen einer vertretbaren Wirtschaftlichkeit - in Bezug auf Energie, Umweltschutz, Technologie, Motorisierung und Treibstoffe vorbildlich und sozialverträglich sein. Pilotversuche mit alternativen Antrieben werden unterstützt und gefördert.

Die Stadt Zürich nutzt ihre Marktposition bei der Beschaffung von Fahrzeugen. Beim Entscheid ist entsprechend dem Verwendungszweck des Fahrzeugs die Variante zu wählen, die bezüglich Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und sozialer Nachhaltigkeit am besten abschneidet.

Gebrauchtwagenverwertungen werden transparent und marktgerecht durchgeführt.

6.1 Technologie und Motorisierung

Die Stadt Zürich wirkt als Vorbild. Sie beschafft und betreibt alternative Antriebsformen.

- Elektrofahrzeuge (Plug-In Fahrzeuge), auch wenn diese teurer sind als konventionelle.
- Bivalente (Gas) Fahrzeuge sind im Anschaffungspreis mit konventionellen Antrieben vergleichbar.
- Fahrzeuge der Kategorie I (Personenwagen) werden mit alternativen Antriebsformen (Elektromobil, Plug-In-Hybrid, Range Extender, Hybrid, Gas / Bivalent und andere) beschafft, sofern diese in der Lebenszykluskosten- (LCC) oder «Total Cost of Ownership»- (TCO) Betrachtung nicht teurer als 15 % im Vergleich zum konventionellen Antrieb sind. Anderweitige Evaluationen sowie Allradantriebe sind vor Beschaffung zu begründen und auf Anfrage dem Fahrzeug-Kompetenzzentrum vorzulegen. Bis 2020 ist in jeder Dienstabteilung mit Fahrzeugen der Kategorie I im Bestand ein Anteil von mind. 30 % alternativen Antriebsformen anzustreben.

W15

W16

6.2 Treibstoffe

Plug-in Fahrzeuge sind ausschliesslich mit erneuerbarem Strom zu betreiben. Für Gas-Fahrzeuge ist ein Anteil von 50 % Bio-Gas einzuhalten. Beides kann auch in Form von Zertifikaten nachgewiesen werden.

W12

Einsatz erneuerbarer Treibstoffe

Über den gesamten jährlichen Treibstoffverbrauch der Fahrzeugflotte (alle Kategorien) ist bis 2020 ein Anteil von 15 % an erneuerbaren Energieträgern anzustreben.

W13

6.3 Wirtschaftlichkeit

Beschaffung, Betrieb und Entsorgung der in den Dienstabteilungen im Einsatz stehenden Fahrzeuge sind wirtschaftlich zu optimieren. Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind die Lebenszykluskosten (LCC/TCO) massgebend. Unter Berücksichtigung eines vertretbaren administrativen Aufwands ist die Kostentransparenz sicherzustellen.

W7

W8

6.4 Benützung und Bewirtschaftung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte mit amtlichen Kennzeichen

Die grundsätzlichen Belange über die Benützung der Fahrzeuge sind im «Reglement über die Benützung und Vermietung von Dienstfahrzeugen (AS 172.140)» geregelt. Der Einsatz und die Planung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte obliegen der jeweiligen Dienstabteilung.

W17

Lenker/innen städtischer Fahrzeuge sind betreffend einer wirtschaftlichen, energieeffizienten und emissionsarmen Fahrweise nach Eco Drive-Richtlinien zu schulen. Neulenker/innen haben die gesetzlich vorgeschriebenen Kurse rechtzeitig zu absolvieren. Zudem werden für Vielfahrer/innen von städtischen Fahrzeugen Kurse angeboten.

W18

Der Lebenszyklus endet mit Verkauf oder Entsorgung. Im Gebrauchtwagen-Verwertungsprozess sind Vorgehen und Anforderungen geregelt.

W19

6.5 Umwelt**Luftschadstoffe:**

- a. Es werden Fahrzeuge beschafft, die nach den strengsten EU-Emissionsvorschriften (Euro- und Stufen-Normen) auf dem Markt verfügbar sind.
- b. Für dieselbetriebene Fahrzeuge gilt, dass Neufahrzeuge mit einem Partikel-Filter oder einer im Ergebnis gleichwertigen Technik zu beschaffen und bestehende Fahrzeuge, soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, nach dem neuesten Stand der Partikelfilterminderungstechnik (Partikel-Filter oder im Ergebnis gleichwertige Technik) nachzurüsten sind.
- c. Bestehende Fahrzeuge sind frühzeitig zu ersetzen, wenn sie älter als Euro 3-Norm in den Kategorien I und II oder Euro I-Norm in der Kategorie III sind sowie für mindestens 50 Stunden oder 100 Kilometer pro Jahr im Einsatz sind.
- d. Für Fahrzeuge von Unternehmen, die Aufträge für die Stadt Zürich von mehr als 50 Stunden pro Jahr ausführen, gelten kategorien-spezifische Anforderungen an die Luftschadstoffemissionen.

W9

Lärmbelastung:

- a. Es werden Fahrzeuge beschafft, die einen möglichst niedrigen Lärmemissionspegel aufweisen: Der lärmarme Betrieb der Fahrzeuge ist sicher zu stellen.

W10

- b. Alle lärmrelevanten Einzelquellen wie Antriebsgeräusche (Motor und Antriebsstrang) und Zusatzaggregate haben dem Stand moderner Lärmmin-derungstechnik zu entsprechen.
- c. Mit lärmarmen Reifen sollen die Rollgeräusche möglichst tief gehalten werden.

6.6 Energie und CO₂-Emissionen

Die Dienstabteilungen ergreifen Massnahmen, um den CO₂-Ausstoss und den Energieverbrauch der Fahrzeugflotte zu reduzieren. Dabei beachten sie die Leistungsaufträge und die folgenden Zielvorgaben:

W11

a. Zielvorgaben für Personenwagen (Fahrzeuge der Kategorie I)

Für innerhalb eines Kalenderjahres neu beschaffte Fahrzeuge gelten folgende Zielwerte (Durchschnitt aller Neufahrzeuge):

Ziel Jahr	Typenprüfwert (ausgewiesener Wert der Energieetikette des Bundes für Neufahrzeuge)
2017	118 g CO ₂ /km
2018	112 g CO ₂ /km
2019	106 g CO ₂ /km
2020	100 g CO ₂ /km
2021	95 g CO ₂ /km

Reduktion des spezifischen Realverbrauchs (Benzinäquivalente) um 4 % und der CO₂-Emissionen der bestehenden Fahrzeugflotte um 6 % pro Jahr. Dieser Absenkpfad gilt für den Zeitraum 2014 (Basisjahr) bis 2021. Abweichungen von den Zielvorgaben sind im Rahmen der einzelnen Beschaffungsentscheide auszuweisen und zu begründen.

b. Zielvorgaben für Lieferwagen (Fahrzeuge der Kategorie II)

Für innerhalb eines Kalenderjahres neu beschaffte Fahrzeuge gelten folgende Zielwerte (Durchschnitt aller Neufahrzeuge):

Ziel Jahr	Typenprüfwert (ausgewiesener Wert der Energieetikette des Bundes für Neufahrzeuge)
2017	175 g CO ₂ /km
2018	168 g CO ₂ /km
2019	161g CO ₂ /km
2020	154g CO ₂ /km
2021	147g CO ₂ /km

Reduktion des spezifischen Realverbrauchs (Benzinäquivalente) und der CO₂-Emissionen der bestehenden Fahrzeugflotte um mindestens 4 % pro Jahr. Dieser Absenkpfad gilt für den Zeitraum 2011 (Basisjahr) bis 2021.

c. Zielvorgaben für LKW und Spezialfahrzeuge (Fahrzeuge der Kategorie III und IV)

Reduktion des spezifischen Realverbrauchs (Benzinäquivalente) und der CO₂-Emissionen der bestehenden Fahrzeugflotte um mindestens 2 % pro Jahr. Dieser Absenkpfad gilt für den Zeitraum 2011 (Basisjahr) bis 2021.

6.7 Soziales Engagement

Bei der Beschaffung beachten die Dienstabteilungen die Vorgaben der «Richtlinie Soziale Nachhaltigkeit». Dazu gehören unter anderem die geltenden Arbeitsschutzbestimmungen und Arbeitsbedingungen sowie die Gleichbehandlung von Frau und Mann.

W14

7 Controlling

Die Dienstabteilungen erheben und pflegen die Stamm- und Betriebsdaten für ihren Fahrzeugpark und stellen diese dem Fahrzeug-Kompetenzzentrum fristgerecht zur Verfügung. Dieses erstattet der Fahrzeugkommission jährlich Bericht. Abweichungen gegenüber den Sollvorgaben sind im Rahmen des Controllings zuhanden der Fahrzeugkommission zu begründen. Nach Absprache mit der jeweiligen Dienstabteilung werden allfällige Korrekturmassnahmen eingeleitet.

W20

W21

8 Flottenstrategie der Dienstabteilungen

Die Dienstabteilungen mit grossen Fahrzeugbeständen haben eine auf die Fahrzeugpolitik abgestimmte Flottenstrategie. Dienstabteilungen mit kleinerem Fahrzeugpark ohne Flottenstrategie können sich einer Dienstabteilung mit Flottenstrategie anschliessen oder sich vom Fahrzeug-Kompetenzzentrum unterstützen lassen.