

Beschluss Nr. 217/2021

Schwyz, 30. März 2021 / pf

Interpellation I 20/20: Mehr Fahrzeuge mit nachhaltigen Antriebskonzepten für den Kanton Schwyz?

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 29. Oktober 2020 haben Kantonsrat Dr. Rudolf Bopp und fünf Mitunterzeichner folgende Interpellation eingereicht:

«Die Schweiz hat sich verpflichtet ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 zu halbieren. Trotz der bisherigen Anstrengungen sind diese zwischen 1990 und 2018 erst um 14% gefallen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer deutlichen Beschleunigung der jährlichen Reduktion.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität unbestritten. Während der Energiebedarf im Gebäudesektor zwischen 1990 und 2018 stark abgenommen hat, ist das Bild beim strassengebundenen Personenverkehr äusserst unbefriedigend. Auf Grund der grösseren Anzahl von zugelassenen Fahrzeugen und der Tendenz zu schwereren Autos wurden alle technischen Fortschritte beim Verbrauch zu Nichte gemacht. Im Jahr 2018 lagen die CO₂-Emissionen durch Treibstoffe 3 % höher als 1990.

Nachhaltigen Antriebskonzepten für Fahrzeuge kommt damit eine grosse Bedeutung zu. Der Kanton kann in diesem Bereich eine wichtige Vorbildfunktion übernehmen. Wir bitten deshalb den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Aktuelle Angaben zum Fahrzeugpark des Kantons:

- Wie viele Fahrzeuge hat der Kanton: Aufstellung nach Fahrzeugtyp (PW, LKW, Motorrad, Fahrrad, etc.), Einsatz-/Verwendungszweck (Dienstwagen, Strassenunterhaltsfahrzeuge, Polizeifahrzeuge, etc.) und Antriebskonzept (Benzin, Diesel, Elektro, etc.)?*
- Wie viele Fahrzeuge beschafft der Kanton jährlich (Übersicht über die letzten 5 Jahre)?*
- Wird im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung der kantonalen Fahrzeugflotte der effektive Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoss der erbrachten Flottenleistung systematisch erfasst? Wenn ja, welche Tools werden dafür eingesetzt?*

2. *Beschaffungsprozess des Kantons für Fahrzeuge:*
 - *Wie erfolgt die Beschaffung neuer Fahrzeuge im Kanton (zentral über alle Departemente oder dezentral)?*
 - *Gibt es ein Beschaffungskonzept oder einen Leitfaden zur Beschaffung (nachhaltiger) Fahrzeuge?*
 - *Welche Kriterien werden bei der Beschaffung von Fahrzeugen angewendet?*

3. *Erneuerung des kantonalen Fahrzeugparks:*
 - *Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeiten den kantonalen Fahrzeugpark systematisch auf nachhaltige Antriebe auszurichten? Gibt es Fahrzeugkategorien, bei denen der Regierungsrat eine Umstellung als kritisch erachtet? Wenn ja, welche und warum?*
 - *Welche Fahrzeuge des kantonalen Fuhrparks mit Benzin-/Dieselmotoren könnten grundsätzlich schon heute durch Fahrzeuge mit nachhaltigen Antrieben (Elektro, Wasserstoff, ...) ersetzt werden?*
 - *Mit welchem Anteil an alternativen Antrieben - aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen - rechnet der Regierungsrat bis 2025?*
 - *Ist der Regierungsrat bereit ein Beschaffungskonzept vorzulegen, das einen schrittweisen Umbau des kantonalen Fahrzeugparks hin zu mehr Fahrzeugen mit nachhaltigen Antriebskonzepten zum Ziel hat? Wenn ja, bis wann kann mit einem solchen Konzept gerechnet werden?»*

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Zur Erfüllung seiner öffentlichen Aufgaben ist der Kanton in verschiedenen Bereichen auf Fahrzeuge angewiesen. Insgesamt verfügen die verschiedenen Departemente und Amtsstellen inklusive sogenannte Arbeits- und Motorkarren über 260 Fahrzeuge verschiedener Arten für unterschiedliche Einsatzzwecke. Davon entfällt mit 220 Fahrzeugen der grösste Anteil (85 %) auf die drei fahrzeugintensiven Zuständigkeitsbereiche Polizei sowie Militär-, Feuer- und Zivilschutz im Sicherheitsdepartement und Strassenunterhalt im Baudepartement. Die verbleibenden 40 Fahrzeuge verteilen sich auf weitere Departemente, wo sie für unterschiedliche Aufgaben zum Einsatz kommen, beispielsweise für die Jagd- oder Fischereiaufsicht. Daneben verfügen einzelne Verwaltungsstandorte über Zugang zu einem privaten Mobility-Fahrzeug.

Wegen des sachlich klar definierten Einsatzbereichs des grössten Teils der in der kantonalen Verwaltung benötigten Fahrzeuge stehen bei deren Beschaffung selbstredend die spezifischen technischen und ausstattungs-mässigen Anforderungen im Vordergrund, womit auch einhergeht, dass anderen Qualifikationsmerkmalen der Fahrzeuge wie etwa deren Antriebsform bisweilen nur untergeordnete Bedeutung zukommen kann oder die Auswahl auf dem Beschaffungsmarkt beschränkt ist.

So steht insbesondere im Bereich der Nutzfahrzeuge die Entwicklung von alternativen Antriebsformen noch in einem relativ frühen, wenn jetzt auch rasch fortschreitenden Stadium, in dem die sachlichen Anforderungen an kantonale Einsatzfahrzeuge noch kaum vollumfänglich erfüllt werden können. Aber auch bei den Personenwagen bedeutet die Tatsache, dass sich nunmehr innert kurzer Zeit bereits ein breites Angebotsspektrum an Hybrid- und reinen Elektrofahrzeugen entwickelt hat, nicht ohne weiteres, dass diese auch schon für die Bedürfnisse der betroffenen Einsatzstellen der Schwyzer Kantonsverwaltung geeignet wären. Gerade bei der Kantonspolizei, die weit aus am meisten Personenwagen im Einsatz hat, können die Voraussetzungen etwa an die jederzeitige Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge oder den benötigten Stauraum die auf dem Markt erhältlichen Fahrzeuge mit alternativem Antrieb im Ergebnis eben doch (noch) als ungeeignet er-

scheinen lassen. Auch lassen sich die diesbezüglichen Vorgehensweisen der verschiedenen Kantone nicht ohne weiteres miteinander vergleichen, spielen doch bei batterieelektrischen Fahrzeugen Faktoren wie die durchschnittliche effektive Tageskilometerleistung, basierend auf der Topografie, Struktur und Urbanität des Kantons sowie den Streckenprofilen und -arten, und damit das Einsatzkonzept in den betroffenen Aufgabenbereichen, die Witterung und Temperatur zu den verschiedenen Jahreszeiten sowie die Lademöglichkeiten und -fähigkeiten eine entscheidende Rolle dafür, welche Anforderungen die entsprechenden Fahrzeuge erfüllen müssen.

Diese und weitere Faktoren sind im Übrigen auch mitentscheidend für die gesamthafte Umweltbilanz der verschiedenartigen Fahrzeuge. Es verhält sich denn (bislang) auch nicht so, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge unabhängig von den konkreten Einsatzformen stets eine bessere Schadstoffbilanz aufweisen, was umso mehr gilt, wenn zusätzlich die Herkunft des Ladestroms und der gesamte Herstellungsprozess der Batterien sowie die spätere Entsorgung einberechnet werden. Bei Fahrzeugbeschaffungen weiterhin ein Kriterium bleiben wird sodann auch der Preis. All dies berücksichtigend, wird sich der Regierungsrat auch in diesem Themenbereich nicht zu einer blossen Symbolpolitik hinreissen lassen.

Unbesehen des eben Ausgeführten sieht der Regierungsrat die Entwicklung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen auch für die kantonale Verwaltung als Chance an, der offen begegnet werden soll. So hat der Regierungsrat auch in seinem Bericht «Finanzen 2020» eine übergeordnete mittel- bis langfristige Massnahme zur Förderung der erneuerbaren Energie und effizienter Energienutzung definiert (Massnahme 9; vgl. Bericht «Finanzen 2020», S. 83). Die Massnahme sieht als Leitlinie vor, die Anforderungen an die Förderung erneuerbarer Energie und effizienter Energienutzung, die Optimierung der kantonalen Infrastrukturen und Rahmenbedingungen (namentlich bei der zunehmenden eMobilität) und die Senkung umweltschädigender Emissionen mit finanziellen Massnahmen oder Impulsen aktiv zu verfolgen und gegebenenfalls zu alimentieren. Der Regierungsrat und die Verwaltung werden die weitere Entwicklung aufmerksam beobachten, und sie werden dort, wo geeignete, gegenüber benzin- oder dieselbetriebenen Fahrzeugen umweltschonendere Varianten zu einem verhältnismässigen (Mehr-)Preis erhältlich sind, diesen inskünftig vermehrt den Vorzug geben. Darüber, innert welcher Frist sich der Fahrzeugpark der kantonalen Verwaltung dadurch wesentlich verändert, vermag der Regierungsrat derzeit noch keine verlässliche Aussage zu machen, zumal dies wie ausgeführt wesentlich vom weiteren technischen Fortschritt auf diesem Gebiet abhängig ist. Gestützt auf den nunmehrigen Entwicklungsstand wird im von der Anzahl Fahrzeuge her bedeutendsten Aufgabenbereich der Kantonspolizei aktuell indes mittels eines Versuchs eruiert, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten (bereits) sachgerecht und zielführend eingesetzt werden können.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. *Wie viele Fahrzeuge hat der Kanton: Aufstellung nach Fahrzeugtyp (PW, LKW, Motorrad, Fahrrad, etc.), Einsatz-/Verwendungszweck (Dienstwagen, Strassenunterhaltsfahrzeuge, Polizeifahrzeuge, etc.) und Antriebskonzept (Benzin, Diesel, Elektro, etc.)?*

Wie einleitend bereits ausgeführt, entfällt der grösste Anteil der kantonalen Fahrzeugflotte auf die Bereiche Sicherheit (Polizei sowie Militär-, Feuer- und Zivilschutz) und Strassenunterhalt. Aus einsatztaktischen Gründen wird die genaue Anzahl an Polizeifahrzeugen nicht öffentlich gemacht. Die übrigen, in verschiedenen Departementen zum Einsatz kommenden 40 Fahrzeuge dienen einerseits Dienstfahrten im Rahmen der externen Aufgabenerfüllung, beispielsweise der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) resp. den Amtsbeistandschaften für Klientenbesuche (sechs Fahrzeuge), des Amtes für Informatik für Unterhaltsarbeiten vor Ort (zwei Fahrzeuge) oder des Verkehrsamts für externe Kontrollen von (insbesondere landwirtschaftlichen) Fahrzeugen und von Schiffen sowie für Verschiebungen zwischen den Standorten Schwyz, Pfäffikon und Einsiedeln (sechs Fahrzeuge). Andererseits sind die Fahrzeuge eigentliche Arbeitsmittel. So verfügen das Umweltdepartement für die Aufgabenerfüllung im Bereich Wald und Naturgefahren, Gewässer sowie Jagd über insgesamt sieben Fahrzeuge (davon sechs Lieferwagen), das Bildungs- und

das Baudepartement respektive die Berufs- und Mittelschulen sowie das Hochbauamt für den Umgebungsunterhalt über insgesamt zehn Traktoren, Arbeits- sowie Motorkarren und das Departement des Innern für die medizinische Katastrophenhilfe über zwei Lieferwagen.

Insgesamt verfügt der Kanton, gegliedert nach den Kategorien der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS, SR 741.41) über:

130 Personenwagen
24 Lieferwagen
5 Kleinbusse
28 leichte Motorwagen
24 Lastwagen
4 Motorräder
16 Arbeitskarren
9 Arbeitsmaschinen
7 Motorkarren
13 Traktoren

Davon werden 216 mit Diesel, 40 mit Benzin (davon acht Hybrid) und vier mit Strom betrieben.

2. Wie viele Fahrzeuge beschafft der Kanton jährlich (Übersicht über die letzten 5 Jahre)?

In den letzten fünf Jahren hat der Kanton insgesamt 94 Fahrzeuge beschafft resp. neu in Verkehr gesetzt (2016: 10; 2017: 34; 2018: 15; 2019: 13; 2020: 22). Der Gesamtbestand (jeweils am 31. Dezember) hat sich in diesem Zeitraum nur geringfügig, im Rahmen bestimmter organisatorischer oder einsatzbezogener Anpassungen (bspw. fünf neue Fahrzeuge für die KESB im Jahr 2017) verändert, woran sich zeigt, dass die Neubeschaffungen jeweils primär einem turnusgemässen Ersatz der zuvor bereits im Einsatz gestandenen Fahrzeuge dienen. Der sich aus der erwähnten Gesamtzahl ergebende Jahresdurchschnitt stellt zwar einen durchaus einschlägigen Richtwert und widerspiegelt auch die Mehrjahresplanungen der betroffenen Amtsstellen, jedoch können die Zahlen in den einzelnen Jahren selbstverständlich variieren (siehe dazu auch die Antworten zu den Fragen 4–6).

3. Wird im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung der kantonalen Fahrzeugflotte der effektive Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoss der erbrachten Flottenleistung systematisch erfasst? Wenn ja, welche Tools werden dafür eingesetzt?

Eine systematische und spezifische Erfassung des Treibstoffverbrauchs und des CO₂-Ausstosses über alle Ämter erfolgt nicht. Insbesondere bei den beiden grössten Flottenbetreibern (Polizei und Strassenunterhalt) resultierte daraus auch keine aussagekräftige und vergleichbare Erkenntnis, weil die meisten Fahrzeuge einsatzbedingt nicht ohne Zusatzbelastung verwendet werden können. So werden fast alle Fahrzeuge des Strassenunterhalts mit Anbaugeräten (bspw. Schneepflügen, Schneeschleudern, Wischvorrichtungen) betrieben oder als Zugfahrzeuge eingesetzt. Die Polizeifahrzeuge sodann sind als Folge des mitgeführten umfassenden Einsatzmaterials mit einem hohen Gesamtgewicht und bisweilen auch grosser Geschwindigkeit unterwegs. Mit diesen Einsatzzwecken lässt sich auch der hohe Anteil an Dieselfahrzeugen erklären (siehe dazu im Weiteren auch die Antworten zu den Fragen 6–8). Gerade die Kantonspolizei setzt aber bereits seit 2005 konsequent auf die neusten und jeweils ökologischsten Dieseltechnologien. Diese zeichnen sich unter anderem durch einen geringeren Treibstoffverbrauch gegenüber vergleichbaren Benzinmotoren und eine bessere Energiebilanz aus. Der Gesamtverbrauch der polizeilichen Flotte konnte so von 2005 bis 2020 bezogen auf jeweils 100 gefahrene Kilometer um rund 25 % gesenkt werden.

4. *Wie erfolgt die Beschaffung neuer Fahrzeuge im Kanton (zentral über alle Departemente oder dezentral)?*

Wie bereits erwähnt, kommen die verschiedenen Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung insgesamt sehr bereichs- und aufgabenspezifisch zum Einsatz. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Anforderungen an die Fahrzeuge sowie deren Funktion, was wiederum zur Folge hat, dass dafür unterschiedliche Anbieter in Frage kommen. Aus diesem Grund beschaffen die Departemente und Ämter die benötigten Fahrzeuge grundsätzlich selber, dies in der jeweils zur Anwendung gelangenden Verfahrensart des Submissionsrechts. Diesbezüglich leistet aber bisweilen die im Baudepartement angesiedelte Kompetenzstelle Beschaffungswesen departementsübergreifend Unterstützung. Gleiches gilt in technischen Belangen für das Verkehrsamt. Je nach gesamthaftem Beschaffungswert bedarf es sodann auch bei Fahrzeugbeschaffungen der Zustimmung respektive eines Beschlusses des zuständigen Departementvorstehers oder des Regierungsrates. Zu erwähnen ist schliesslich, dass Fahrzeuge innerhalb der kantonalen Verwaltung manchmal auch an ein anderes Amt weitergegeben werden, wenn es die Voraussetzungen beispielsweise hinsichtlich einer uneingeschränkten Einsatzfähigkeit am Ersteinsatzort nicht mehr vollumfänglich erfüllt, dies eine weitere geeignete Verwendung an anderer Stelle aber nicht ausschliesst.

5. *Gibt es ein Beschaffungskonzept oder einen Leitfaden zur Beschaffung (nachhaltiger) Fahrzeuge?*

Aus den in der vorangehenden Antwort dargelegten Gründen macht ein verwaltungsweites, einheitliches Fahrzeugbeschaffungskonzept keinen Sinn. Hingegen bestehen hinsichtlich der Beschaffung verschiedene Richtlinien und Leitfäden, die auch beim Erwerb von Fahrzeugen durch die Ämter der kantonalen Verwaltung ein rechtskonformes Vorgehen sicherstellen sollen. Die einzelnen Departemente bzw. Ämter, namentlich jene, die über eine grössere Anzahl von Fahrzeugen verfügen, arbeiten jedoch selbstverständlich mit (rollenden) Planungen und Konzepten, die eruieren und darlegen, zu welchem Zeitpunkt welche Ablösungen und Neuanschaffungen anstehen, wann die entsprechenden Verfahren einzuleiten sind und welche finanziellen Mittel hierfür notwendig sind. Diese Grundlagen fliessen dann auch in die Finanzplanung der kantonalen Verwaltung ein.

6. *Welche Kriterien werden bei der Beschaffung von Fahrzeugen angewendet?*

Wie bereits mehrfach angesprochen und sich aus der dargelegten Übersicht über den Fahrzeugpark zeigt, stehen bei der Beschaffung von Fahrzeugen durch die kantonale Verwaltung selbstredend klar der Einsatzzweck und mit ihm Faktoren wie die ständige Verfügbarkeit der Fahrzeuge, deren Reichweite oder Motorisierung im Vordergrund. Fahrzeuge, die lediglich einer blossen Verschiebung von A nach B, also einem gewöhnlichen Fahrzweck dienen, machen nur einen kleinen Anteil der gesamten Flotte aus. Bei der Beschaffung einsatzspezifischer Fahrzeuge gelangen die üblichen Kriterien wie Preis, Einhaltung der technischen Voraussetzungen, Qualität, Erfahrung, Referenzen und Liefertermin zur Anwendung. Vermögen auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen die gestellten Anforderungen zu erfüllen, bildet (zukünftig) auch dieser Punkt ein wichtiges Entscheidungskriterium.

7. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeiten den kantonalen Fahrzeugpark systematisch auf nachhaltige Antriebe auszurichten? Gibt es Fahrzeugkategorien, bei denen der Regierungsrat eine Umstellung als kritisch erachtet? Wenn ja, welche und warum?*

Aus den obigen Ausführungen geht bereits hervor, welche Überlegungen und Kriterien für den Entscheid betreffend die (alternative) Antriebsform von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung im Vordergrund stehen. Die Entwicklung auf diesem wichtigen Sachgebiet ist sicher noch nicht am Ende angelangt, und es ist denn auch tatsächlich davon auszugehen, dass sich der Fahrzeugpark des Kantons gegenüber dem heutigen schon in wenigen Jahren verändert zeigt. Der Regierungsrat steht dieser Entwicklung jedenfalls offen und positiv gegenüber, wenngleich er sich auch hier nicht von irgendwelchen abstrakten Zielsetzungen oder Ideologien leiten lässt.

8. *Welche Fahrzeuge des kantonalen Fuhrparks mit Benzin-/Dieselmotoren könnten grundsätzlich schon heute durch Fahrzeuge mit nachhaltigen Antrieben (Elektro, Wasserstoff, ...) ersetzt werden?*

Es kann hier auf das bisher Ausgeführte verwiesen werden. Als nicht ökologisch und ökonomisch erweisen würde sich eine verfrühte Ablösung von Fahrzeugen, die von ihrem Einsatzende noch weit entfernt sind, was umso mehr gilt, als bekanntlich auch die heutigen Fahrzeuge beim Schadstoffausstoss schon relativ hohe Grenzwerte einhalten.

9. *Mit welchem Anteil an alternativen Antrieben - aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen - rechnet der Regierungsrat bis 2025?*

Bei den alternativen Antriebsformen klar im Vordergrund steht aktuell die Batterieelektrik. Hierfür müssen vor Ort indes auch die notwendigen Ladeinfrastrukturen vorhanden sein resp. bereitgestellt werden können. Bei den sich bereits seit längerer Zeit auf dem Markt befindlichen Erdgas-/Biogasfahrzeugen verändert sich die Zahl wenig und ist klein geblieben. Jüngst wieder vermehrt in Diskussion stehen aber auch Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzellen (Wasserstoff). Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich gewinnt diese Technologie inskünftig möglicherweise an Bedeutung, wofür es lokal aber zusätzlich entsprechender Tankstellen bedarf. Was dies für die Fahrzeugflotte der kantonalen Verwaltung bedeuten könnte, ergibt sich, soweit dazu schon Aussagen gemacht werden können, wiederum bereits aus den vorangegangenen Antworten.

10. *Ist der Regierungsrat bereit ein Beschaffungskonzept vorzulegen, das einen schrittweisen Umbau des kantonalen Fahrzeugparks hin zu mehr Fahrzeugen mit nachhaltigen Antriebskonzepten zum Ziel hat? Wenn ja, bis wann kann mit einem solchen Konzept gerechnet werden?»*

Die mögliche Entwicklung, die massgeblichen Überlegungen und das konkrete weitere Vorgehen betreffend den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen in der kantonalen Verwaltung wurde oben beschrieben. So erachtet es der Regierungsrat durchaus auch für diese als ein Ziel, über eine moderne, zeitgemässe und umweltschonende Fahrzeugflotte zu verfügen, und er wird sich gegenüber der weiteren, konkreten Entwicklung auf diesem Gebiet offen zeigen und sie aufmerksam verfolgen. Einen gleichlautenden Auftrag haben auch die unmittelbar mit der Sache befassten Departemente und Ämter. Um hier die erforderliche Koordination sowie das notwendige Fachwissen sicherzustellen, müssen neu grundsätzlich sämtliche Fahrzeugbeschaffungen vorgängig insbesondere hinsichtlich einer möglichen alternativen Antriebsform mit dem Verkehrsamt als Fachinstanz abgesprochen werden.

Ein von der konkreten, kurz getakteten weiteren Entwicklung losgelöstes, allgemeines Beschaffungskonzept zum Umbau des Fahrzeugparks der kantonalen Verwaltung erachtet der Regierungsrat dagegen als nicht zielführend.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Baudepartements wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Departemente; Kantonspolizei; Amt für Militär, Feuer- und Zivilschutz; Verkehrsamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

