

8. Juni 2009

# Jahresbericht 2008 des Marktbereichs Mobilität



Abb. 1: Autowerbung, die zum Denken anregt. Regt aber Gratisbenzin auch zum Sparen an?

## Bearbeitung:

Hermann Scherrer

Marktbereichsleiter Mobilität



## I. Zusammenfassung

Der Sektor Mobilität war bis 2007 Teil der Sektion Rationelle Energieverwendung (RE). Er bestand aus dem Technologiebereich Verkehr (der Forschungs- und Entwicklungsansätze zur Reduktion des Energieverbrauchs insb. beim motorisierten Individualverkehr unterstützt) sowie dem Marktbereich Mobilität. Das BFE verstärkte im 2008 seine Forschungsaktivitäten, indem es alle Forschungsbereiche in einer neu geschaffenen Sektion Energieforschung zusammenzog und dieselbe zusätzlich personell verstärkte. Der Marktbereich blieb in der bisherigen Sektion, die in „Sektion Energieeffizienz“ umgetauft wurde.

Der **Technologiebereich Verkehr** strebt die Verringerung des Energieverbrauchs beim Individualverkehr vor allem mit folgenden Ansätzen angestrebt: Leichtere und / oder kleinere Fahrzeuge; Effizientere Antriebsstränge; Optimiertes Verhalten beim Fahrzeugkauf. Im BFE befassen sich weitere Stellen mit Mobilitätsfragen, darunter die **Sektion Energiepolitik**. Sie ist für die Definition gesetzlicher Bestimmungen zuständig. Dazu gehören die Planung eines Bonussystems bei der Automobilsteuer, die Integration der energieEtikette in eine umfassendere umweltEtikette Personenwagen oder das Ausarbeiten einer verbindlicheren Ersatzlösung für die Zielvereinbarung zwischen dem UVEK und auto-schweiz, dem Verband der Schweiz. Automobilimporteure.

Der im Bericht ausführlicher vorgestellte **Marktbereich Mobilität** ist für die Produktlebensphasen zuständig, die der Forschung und Entwicklung nachgelagert sind. Unterstützt werden Pilot- und Demonstrationsprojekte und Projekte zur beschleunigten Markteinführung und besseren Marktdurchdringung von energieeffizienten Mobilitätsprodukten. Massnahmenswerpunkte sind die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge, die Promotion der energieeffizienten Fahrweise und gezielte Aktivitäten im Bereich energieeffiziente Mobilität. Dazu gehören Projekte zur Förderung von Mobilitätsmanagement im Unternehmen.

Der Marktbereich hatte seine Stossrichtung in der Sektorstrategie 2006-10 festgelegt (siehe Auszug in Anhang 3). Bis Ende 2008 waren die meisten Massnahmen dieser Strategie umgesetzt und die Ziele teilweise erreicht. Die Sektorstrategie wurde deshalb revidiert. Sie wird für die verbleibende Dauer von EnergieSchweiz, 2. Etappe durch die neue „Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010“ abgelöst.

Die Jahresergebnisse von 2008 lassen sich etwa wie folgt grob zusammenfassen:

- Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Neuwagenflotte betrug im 2008 7.14 l/100km. Der Verbrauch ging damit um 3.90 % zurück, der CO<sub>2</sub>-Ausstoss sank gar um 4.89 % auf 175 g/km. Dieses erfreuliche Jahresergebnis reichte jedoch nicht aus, um das in der Vereinbarung zwischen UVEK und auto-schweiz festgelegte Ziel von 6.4 l/100km pünktlich im 2008 zu erreichen. Der in den Vorjahren aufgelaufene Rückstand war zu gross. Der Bundesrat strebt nun griffigere Instrumente auf Gesetzes- und Verordnungsebene an. Dazu gehören ein Bonus- System bei der Automobilsteuer und die Orientierung am Zielpfad der EU bei den Neuzugelassenen Personenwagen, der mit einem Sanktionsmechanismus verknüpft ist.
- Die Agentur Ecocar weist bei den Verkaufszahlen von energieeffizienten Fahrzeugen einen Anstieg aus. Übertroffen wurde v.a. das Mengenziel bei den Elektrozweirädern, wo im 2008 mit rund 16'000 Fahrzeugen (2007: ca. 6000 Fz.) der Durchbruch geschafft wurde. Bei den Hybrid- und Gasfahrzeugen dagegen wurden die Ziele verfehlt. Überrascht hat v.a. die klare Ziellücke bei den Gasfahrzeugen, trotz der per 1. Juli 08 in Kraft getretenen Teilbefreiung des Erdgases von der Mineralölsteuer und trotz der immer grösseren Gastankstellendichte. Gründe dafür sehen wir bei beiden Antriebstechnologien in der geringen Modellpalette sowie bei den Hybriden auch in Lieferengpässen. Die Konkurrenz zum Angebot an E85-Fahrzeugen dürfte hingegen eine untergeordnete Rolle gespielt haben, weil auch die Absatzzahlen dieser Fahrzeuge eingebrochen sind.
- Bei der Agentur QAED, welche den Autofahrenden die energieeffizienten Fahrweise (EcoDrive) vermitteln will, stieg die erzielte Wirkung gegenüber dem Vorjahr um 50 % an. Die allzu ehrgeizigen Wirkungsziele des Rahmenvertrages aus dem Jahr 2006 wurden damit zwar nicht erreicht und das Budget nicht voll ausgeschöpft. Dies hat aber auch damit zu tun, dass die QAED seit 2007 zusätzlich von der Stiftung Klimarappen unterstützt wird und diese im Gegenzug einen (steigenden) Anteil an der erzielten Wirkung erhält. Für 2008 galt ein Verteilschlüssel von 45 % der Wirkung für das Programm EnergieSchweiz und 55 % für die Stiftung Klimarappen.

## II. Inhaltsverzeichnis

<i>I. Zusammenfassung</i> .....	<i>i</i>
<i>II. Inhaltsverzeichnis</i> .....	<i>ii</i>
<i>III. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</i> .....	<i>iii</i>
<i>IV. Abkürzungsverzeichnis</i> .....	<i>iii</i>
<b>1. Organisatorisches</b> .....	<b>5</b>
1.1. Mobilität und Verkehr im BFE _____	5
<b>2. Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte</b> .....	<b>6</b>
2.1. Übergeordnete Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte _____	6
2.2. Stossrichtung und Ziele der Bereichsstrategie Mobilität 2009 - 2010 _____	6
<b>3. Umsetzung</b> .....	<b>7</b>
3.1. Energieeffiziente Fahrzeuge _____	7
3.1.1. energieEtikette PW (Anhang 3.6 der Energieverordnung) .....	7
3.1.2. Energieeffiziente Fahrzeuge (Agentur EcoCar).....	8
3.1.3. Treibstoffverbrauch der Schweizer Neuwagenflotte.....	8
3.2. Alternative Treibstoffe _____	9
3.3. Energieeffiziente Fahrweise (Die Agentur Quality Alliance Eco-Drive) _____	9
3.4. energieeffiziente Mobilität _____	10
<b>4. Budget</b> .....	<b>11</b>
<b>5. Ausblick</b> .....	<b>12</b>
<i>Anhang 1: Ihre Ansprechpartner bei Mobilitätsfragen</i> .....	<i>13</i>
<i>Anhang 2: Energetische Wirkung des Marktbereichs Mobilität (2008 von Infrac)</i> .....	<i>14</i>
<i>Anhang 3: Massnahmenschwerpunkte gemäss Sektorstrategie Mobilität 2006 - 2010....</i>	<i>15</i>

### III. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

- Abb. 1: *Autowerbung, die zum Denken anregt. Regt aber Gratisbenzin auch zum Sparen an?*  
 Abb. 2: *Organisation der Mobilität im BFE*  
 Abb. 3: *Webstatistik 2008 „Fahrzeugliste“ bzw. „Etikette erstellen“*  
 Abb. 4: *Hubraum und Fahrzeugleergewicht neuer Personenwagen*  
 Abb. 5: *Fortbewegung mit 1 PS - Als für unsere Transporte biogene Treibstoffe genügten.*  
 Abb. 6: *„POSITIV ENERGI“, Gratisveloverleih in Kopenhagen*  
 Abb. 7: *Dieselmotoren- bzw. Elektroladestation in einem Naturschutzgebiet auf Formentera*

### IV. Abkürzungsverzeichnis

AEE	Abteilung Energieeffizienz und erneuerbare Energien	
AEW	Abteilung Energiewirtschaft	
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung	
ASTRA	Bundesamt für Strassen	
BAFU	Bundesamt für Umwelt	
BAV	Bundesamt für Verkehr	
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt	
BFE	Bundesamt für Energie	
CORE	Eidg. Energieforschungskommission (Comm. Féd. pour la recherche énergétique)	
DZM	Dienstleistungszentrum zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilität des UVEK	
EFS	Energiefolgeschätzung	
EMPA	Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt	
EnV	Energieverordnung	
ETHZ	Eidgenössisch Technische Hochschule Zürich	
EWG	Energiewirtschaftliche Grundlagen (Studien)	
EZ	Sektion Energieeffizienz	
KKV	Koordinationskonferenz Verkehr des UVEK	
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus	
OG	Sektion öffentliche Hand und Gebäude	
PSI	Paul Scherrer Institut	
PW	Personenwagen	
QAED	Quality Alliance Eco Drive	
RFA	Regulierungsfolgenabschätzung	
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft	
TARGA	Technische Angaben Rauch Geräusch Abgase	
TCS	Touring Club Schweiz	
VCS	Verkehrsclub der Schweiz	



# 1. Organisatorisches

## 1.1. Mobilität und Verkehr im BFE

Bis 2007 war der Sektor Mobilität ein Teil der Sektion Rationelle Energieverwendung. Er bestand aus dem Technologiebereich Verkehr und dem Marktbereich Mobilität. Im 2008 verstärkte das BFE die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, indem es alle Forschungsaktivitäten in der neu geschaffenen Sektion Energieforschung zusammenzog und diese personell verstärkte. Die Sektion Energieforschung gehört zur Abteilung Energiewirtschaft (AEW), zu der auch die Sektion Energiepolitik gehört.

Der **Marktbereich Mobilität** blieb in der bisherigen Sektion, die in „Sektion Energieeffizienz“ umgetauft wurde. Ihr gehören ferner die Sektoren Industrie & Dienstleistungen sowie Geräte an. Die Sektion gehört zur Abteilung Energieeffizienz und Erneuerbare Energien (AEE), welche für die Umsetzung des Programms EnergieSchweiz verantwortlich.

Die **Sektion öffentliche Hand und Gebäude** (OG) gehört ebenfalls zu AEE. Sie ist u.a. für die Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden zuständig. Eine wichtige Rolle kommt der Agentur EnergieSchweiz für Gemeinden zu, welche das Label Energiestadt verleiht. Das Label setzt auch die Erfüllung mobilitätsbezogener Massnahmen voraus. Damit übt OG indirekt auch einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf mobilitätsbezogene Aktivitäten in Gemeinden aus.

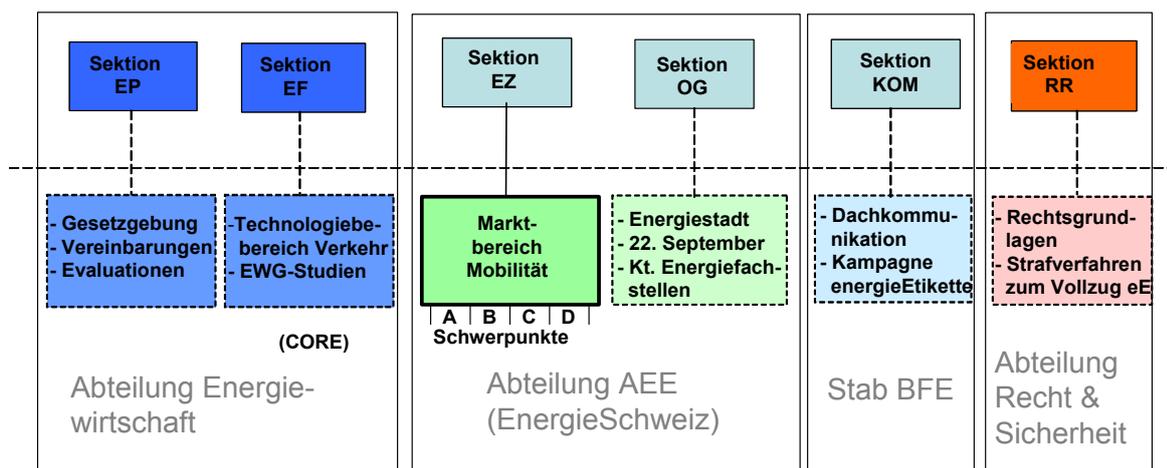


Abb. 2: Organisation der Mobilität im BFE

Der **Technologiebereich Verkehr** ist seit Januar 2008 Teil der Sektion Energieforschung. Er unterstützt innovative Forschungs- und Entwicklungsprojekte und koordiniert die Energieforschung der öffentlichen Hand im Verkehrsbereich. Projektpartner sind Institute der ETH, des PSI, der EMPA, der Universitäten und Fachhochschulen sowie Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Industrie. Der Technologiebereich Verkehr wird als Forschungsbereich von der CORE regelmässig beurteilt und erstellt dazu einen eigenen separaten Jahresbericht: <http://www.bfe.admin.ch/themen/00507/00509/>

Die **Sektion Energiepolitik** (EP) gehört zu derselben Abteilung wie neu der Technologiebereich Verkehr. EP ist für die Definition von gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich. Dazu gehören die Planung eines Bonusmodells bei der Automobilsteuer, Arbeiten zur Integration der energieEtikette in eine ganzheitlichere umweltEtikette Personenwagen und das Ausarbeiten einer verbindlicheren Ersatzlösung anstelle der Zielvereinbarung zwischen dem UVEK und auto-schweiz (Verband der Schweiz. Automobilimporteure). Im Auftrag von EP werden zudem Energiewirtschaftliche Grundlagen (EWG-Studien) ausgearbeitet, Evaluationen veranlasst und die Wirkung von EnergieSchweiz ermittelt.

Die Umsetzung des Kommunikationskonzeptes von EnergieSchweiz, wozu kampagnenartige Aktivitäten zur Promotion von Energieeffizienzverbesserungen in der Mobilität gehören, wird von der Sektion **Kommunikation** (KOM) organisiert.

## 2. Zielsetzungen und Massnahmenswerpunkte

### 2.1. Übergeordnete Zielsetzungen und Massnahmenswerpunkte

Die Strategiegruppe EnergieSchweiz definierte im Sommer 2005 die neue „Strategie für EnergieSchweiz 2006 – 2010“. Diese Programmstrategie für die 2. Etappe von EnergieSchweiz legt für Schwerpunkt Nr. 5 „Energieeffiziente und emissionsarme Mobilität“ die folgenden Hauptziele fest:

- Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Neuwagenflotte auf 140 g/km bis 2010 (Analogie zu EU-Zielen) bei gleichzeitiger Reduktion des Energieverbrauchs und der Luftschadstoffe (z.B. Feinpartikel bei Diesel)
- Erhöhung des Gasfahrzeugbestands auf 30'000 und der Hybrid- und Elektrofahrzeuge auf 20'000 Fahrzeuge sowie der Elektro-Zweiräder auf 30'000 bis ins Jahr 2010
- Ab 2008 kennen alle Neulenker die wichtigsten Elemente von EcoDrive®.

Übergeordneter Zielrahmen für den Sektor Mobilität ist die Amtstrategie des BFE (ELIAS - unsere Strategie für die Zukunft vom 23.3.05), welche die Schwerpunkte und Kriterien zur Beurteilung von Projekten und Vorhaben festlegt. Für den Bereich Mobilität sind dies die Massnahmenswerpunkte „energieeffiziente Fahrzeuge“, „alternative Treibstoffe“ und „Verhaltensänderung“. Unter Verhaltensänderung werden aufgeführt: „Mobilitätsplattformen“, „Mobilitätsmanagement“ und „energieeffiziente Fahrweise“. So genannte „Mobilitätsplattformen“ (Mobilitätszentralen u.ä.) werden infolge Aufgabenverzichtplanung inzwischen vom BFE aber nicht mehr unterstützt.

### 2.2. Stossrichtung und Ziele der Bereichsstrategie Mobilität 2009 - 2010

Die Hauptaufgabe des Marktbereichs Mobilität ist es, mittels Unterstützung von freiwilligen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Mobilität beizutragen. Im Vordergrund stehen Massnahmen, die zum energiebewussten Kauf-, Fahr- und Mobilitätsverhalten führen. Konkret geht es um Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs der Neuwagenflotte (EnergieEtikette PW, Promotion effiziente Fahrzeuge), um die Sensibilisierung für ein energieeffizienteres Fahrverhalten (EcoDrive, Reifen pumpen etc.) und um Massnahmen und Instrumente, welche mittels Anreizen und Verbesserung der Rahmenbedingungen die Nutzung verbrauchsarmer Fortbewegungsmittel attraktiv machen oder zur besseren Fahrzeugauslastung beitragen (z.B. die Kampagne Mobilitätsmanagement im Unternehmen).

Die Zielvorgaben, die Massnahmenswerpunkte und Fördergrundsätze des Marktbereichs Mobilität basieren auf der Amtstrategie und der Programmstrategie für EnergieSchweiz, 2. Etappe. Sie sind in der Bereichsstrategie Mobilität 2006 - 2010 vom 8. September 2005 festgelegt und in Anhang 3 dieses Jahresberichtes detaillierter wiedergegeben.

## 3. Umsetzung

Bei den zwei zentralen Förderschwerpunkten „energieeffiziente Fahrzeuge“ (EcoCar) und „energieeffiziente Fahrweise“ (QAED) sind die übergeordneten Ziele und Eckpunkte der Zusammenarbeit je in einem Rahmenvertrag für die Umsetzungsperiode 2006 bis 2010 geregelt. Längerfristig geregelt sind zudem die Aufgaben rund um energieEtikette PW (Anhang 3.6 EnV), darunter die Vollzugskontrolle (TCS) und die Herausgabe des Verbrauchskatalogs mit der Fahrzeugliste (TCS) sowie die Berichterstattung über die Entwicklung des Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen (auto-schweiz).

### 3.1. Energieeffiziente Fahrzeuge

#### 3.1.1. energieEtikette PW (Anhang 3.6 der Energieverordnung)

Die Effizienzkriterien der energieEtikette für Neuwagen werden alle zwei Jahre aufgrund der technischen Entwicklung überprüft und angepasst. Die Anpassung erfolgt jeweils per 1. Juli eines geraden Kalenderjahres. Im 2008 war wiederum eine solche **Aktualisierung insb. der Kategoriegrenzen** (A/B bis F/G) fällig. Kommunikation und Einführung der Anpassungen verliefen reibungslos. Ebenso reibungslos verlief die Herausgabe des neuen Verbrauchskataloges im 2008, welcher unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) auch in elektronischer Form abrufbar ist.

Der Vollzug von Anhang 3.6 EnV wird durch Fachleute des Touring Club Schweiz (TCS) kontrolliert. Resultate und Schlussbericht des 5. Kontrolljahres (Juli 07 - Juni 08) sind unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) einsehbar. Wie im Vorjahr wurde eine recht hohe **Vollzugsqualität** festgestellt. 92.7 Prozent der kontrollierten Neuwagen waren mit der energieEtikette ausgestattet und 87.7 Prozent aller kontrollierten Autos waren korrekt etikettiert. Häufigster Mangel war die bei 2.3 Prozent der Etiketten fehlende farbige Darstellung. Handlungsbedarf besteht dagegen beim Verbrauchskatalog. Dieser muss vor Ort aufliegen und ist auf Verlangen gratis an Interessierte abzugeben. Er fehlte bei 16.9 Prozent der Markenvertretungen. Immerhin hat sich die Situation gegenüber 2007 (21.3 Prozent) verbessert, was uns aber noch nicht genügt.

Bekanntheit und Interesse an der energieEtikette sind im 2008 bei Autokäufern und -käuferinnen gestiegen. Ein Hinweis dafür ist der markante Anstieg bei den Fahrzeuglisten, die unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) erzeugt wurden. Der Monatsdurchschnitt betrug im 2008 13'693 Listenauszüge, was gegenüber 2007 mit 7'521 Auszügen beinahe eine Verdoppelung bedeutet. Gleichzeitig stieg die Zahl der pro Monat erzeugten energieEtiketten an. Sie betrug im 2008 10'525 Einheiten gegenüber 9'704 Etiketten im 2007.

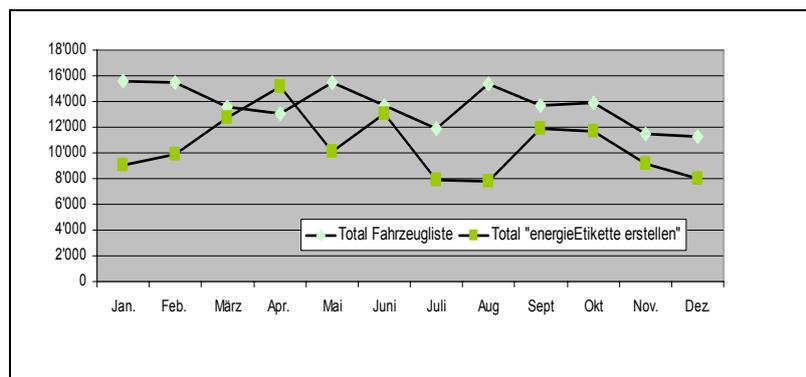


Abb. 3: Webstatistik 2008 „Fahrzeugliste“ bzw. „Etikette erstellen“

Zu den Gründen, welche zum gestiegenen Interesse an der energieEtikette geführt haben, zählen wir:

- Zwischenzeitlich starker Anstieg bei den Treibstoffpreisen
- Diskussionen um Bonus-Malus-Systeme bei Automobilsteuer und kant. Motorfahrzeugsteuern
- Die neue Rubrik: „Finanzielle Vorteile für effiziente Fahrzeuge“ unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch).

### 3.1.2. Energieeffiziente Fahrzeuge (Agentur EcoCar)

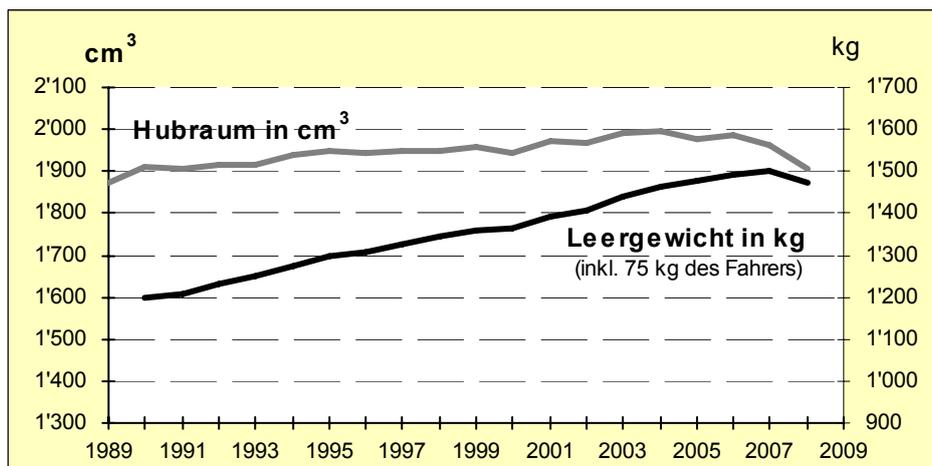
Hauptpartner für die Promotion energieeffizienter Fahrzeuge ist die **Agentur EcoCar**. EcoCar ist eine Dachorganisation. Sie besteht aus 4 Partnern, die mit unterschiedlichem Schwerpunkt die Förderung effizienter Fahrzeuge und Antriebstechnologien zum Ziele haben. Die Zusammenarbeit mit dem BFE gründet auf einer Rahmenverfügung für die Periode 2006 - 10 und einem Mehrjahresplan 2006 - 10. Die Verfügung umfasst neben Leistungszielen eine wirkungsbezogene Beitragskomponente mit jährlich um 5% ansteigendem Wirkungsanteil. Diese Wirkungskomponente betrug im 2008 30 %.

**Die Etappenziele** der Agentur und die konkrete Umsetzung sind in Jahresplänen und in der Jahresverfügungen festgelegt. Die Jahresverfügung 2008 enthielt folgende Inverkehrsetzungsziele, 3'400 Hybridfahrzeuge, 3'500 Erdgasfahrzeuge, 50 Elektrofahrzeuge und 5'400 Elektro-2-Räder. Die Jahresziele für Erdgas- und Hybridfahrzeuge erwiesen sich im Nachhinein als zu ehrgeizig. Im 2008 wurden gemäss prov. Zahlen 3'120 Hybride (2007: 3221 Fz.) neu zugelassen sowie nur gerade 1'333 Gasautos (2007: 2'517 Fz.). Dafür wurde das Ziel bei den Elektrozeirädern massiv übertroffen. Mit rund 16'000 Elektrozeiräder gegenüber ca. 6'000 Fahrzeugen im 2007 wurde in dieser Kategorie ein eigentlicher Durchbruch geschafft. Weiterhin trüb sieht die Bilanz bei den Elektroautos aus. In der Kategorie Elektrofahrzeuge wurden im 2008 86 Fahrzeuge neu in Verkehr gesetzt, wovon aber 63 Nutzfahrzeuge waren.

Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahresergebnis überrascht v.a. bei den Gasfahrzeugen, u.a. wegen der seit 1.7.08 geltenden **Mineralölsteuerbegünstigung** von Biogas und Erdgas und weil die Tankstellendichte mit inzwischen über 100 Tankstellen als limitierender Faktor wegfällt. Die Konkurrenzierung durch ebenfalls mineralölsteuerbegünstigte E85-taugliche Fahrzeugtypen fällt als Hauptgrund weg, da es auch bei diesen Fahrzeugen im 2008 einen Verkaufseinbruch gab. Ein Hindernis war sicher das immer noch knappe Angebot an Gasfahrzeugtypen. Dasselbe Problem existiert bei den Hybridfahrzeugen (Toyota Prius, Lexus-Modelle und Honda Civic), wo darüber hinaus immer wieder Lieferengpässe entstehen.

### 3.1.3. Treibstoffverbrauch der Schweizer Neuwagenflotte

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch aller von auto-schweiz (Vereinigung der Automobilimporteure) erfassten neuen Personenwagen betrug im 2008 7.14 l/100km (2007: 7.43 l/100km). Der Verbrauch ging damit um 3.90 % zurück, der CO<sup>2</sup>-Ausstoss nahm gar um 4.89 % ab, von 183 g/km auf 175 g/km. Dieses erfreuliche Jahresergebnis reicht nicht aus, um das in der Vereinbarung zwischen dem UVEK und auto-schweiz festgelegte Ziel von 6.4 l/100km wie vereinbart im 2008 zu erreichen. Der in den Vorjahren aufgelaufene Rückstand war zu gross, so dass das Endziel von 6.4 l/100km um 11.5 % verfehlt wurde.



**Abb. 4: Hubraum und Fahrzeugleergewicht neuer Personenwagen** (Quelle: auto-schweiz)

Ein Hauptgrund für die Ziellücke war die Vorliebe der Schweizer/innen für immer grössere, leistungsstarke und schwere Autos, sichtbar in der kontinuierlichen Zunahme des durchschnittlichen Fahrzeuggewichtes von 1990 bis 2007 um gesamthaft 300 kg auf 1'502 kg. Im 2008 kam es erstmals zu einer mit 29 kg sehr

deutlichen Gewichtsabnahme auf durchschnittlich 1'473 kg und hoffentlich zu einer lang anhaltenden Trendumkehr. Dies ist insofern von Bedeutung, weil pro 100 kg Mindergewicht der Treibstoffverbrauch um etwa 0.5 l/100km abnimmt.

Ein Kommunikationsziel für das Jahr 2007 war die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Gewichtsproblematik. Wie zahlreiche Medienberichte und politische Vorstösse belegen, wurde das Thema von Medien, Verwaltung und Politikern aufgegriffen. Die deutliche Gewichtsabnahme im 2008 dürfte ein Indiz dafür sein, dass Teile der Bevölkerung positiv auf solche Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen ansprechen. Die Sensibilisierung alleine wird kaum genügen, um das Kaufverhalten grosser Bevölkerungskreise nachhaltig zu beeinflussen. Dazu braucht es weitere Schritte, wie z.B. verbrauchs- oder energieeffizienzbezogene Bonus-Malus-Systeme bei der Automobilsteuer (beim Import) und bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer.

### 3.2. Alternative Treibstoffe

Gemäss Sektorstrategie 2006-10 des Sektors Mobilität soll die Nachfrage nach alternativen Treibstoffen durch steuerliche Anreize auf Treibstoffen gefördert werden. Im Dezember 2006 beschloss hierzu das Eidg. Parlament eine Revision des Mineralölsteuergesetzes. Danach werden biogene Treibstoffe (Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen mit einer positiven Gesamtkobilanz, die zusätzliche soziale Kriterien erfüllen) von der Mineralölsteuer befreit und die Steuer für Erdgas wird um 40 Rappen pro Liter gesenkt. Der Steuerausfälle werden durch eine Mehrbelastung des Benzins (nicht aber beim steuerlich heute schon begünstigten Diesel) kompensiert. Die Anpassungen traten per 1. Juli 2008 in Kraft.

Die Steuerbefreiung fördert die Nutzung zusätzlicher Ressourcen (v.a. Abfallstoffe) für die Treibstoffherzeugung. Sie macht biogene Treibstoffe gegenüber fossilen Treibstoffen konkurrenzfähiger. Der eigentliche Energieverbrauch (z.B. der Verbrauch von Ethanol 85 in einem E85-Fahrzeug) wird hingegen nicht gefördert, weil auch für biogene Treibstoffe der sparsame und energieeffiziente Verbrauch ein Förderkriterium ist.



(Standort: Illanz)

**Abb. 5: Fortbewegung mit 1 PS - Als für unsere Transporte biogene Treibstoffe genügen.**

### 3.3. Energieeffiziente Fahrweise (Die Agentur Quality Alliance Eco-Drive)

Die Agentur **QAED** hat die rasche und qualitativ hoch stehende Verankerung der energieeffizienten Fahrweise in der Schweiz zum Ziel. Die Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit mit EnergieSchweiz sind im Rahmenprogramm und Rahmenvertrag 2006-10 geregelt. Die Leistungsabgeltung erfolgt bei vollständiger Mittelausschöpfung zu rund zwei Dritteln aufgrund des energetischen Wirkungsnachweises. Ein so hoher wirkungsbezogener Beitragsanteil verlangt im Gegenzug die Gewährung eines grösseren unternehmerischen Gestaltungsspielraums als es bei anderen Projekten der Fall ist.

Seit 2007 erhält QAED zusätzliche Fördermittel von der Stiftung **Klimarappen**. Als Verteilschlüssel für die im 2008 erzielte Wirkung wurde mit der Stiftung ein Anteil von 55 % für den Klimarappen und von 45 % für EnergieSchweiz festgelegt.

Als Wirkungsziel für 2008 budgetierte QAED eine energetische Wirkung von 866 TJ (davon 396.7 TJ für das Programm EnergieSchweiz) bzw. eine CO<sup>2</sup>-Einsparung von 63'969 t CO<sup>2</sup>. Mit einem Jahresergebnis von 950.8 TJ (davon 427.9 TJ für EnergieSchweiz) bzw. 70'264 t CO<sup>2</sup> wurden die Jahresziele 2008 übertroffen. Bemerkenswert ist die Steigerung um 50 Prozent gegenüber dem Vorjahresergebnis (633.3 TJ).

Neben der eigentlichen EcoDrive-Fahrweise wurden zwei neue Stossrichtungen getestet. Erstens wurde in Zusammenarbeit mit Coop Mineralöl eine Aktion „Reifen pumpen“ gestartet. Zweitens führte QAED zusammen mit avesco ein Pilotprojekt durch, für den Treibstoff sparenden Maschineneinsatz bei Baumaschinen. Der Testlauf bei Coop-Tankstellen ergab, dass zwei Drittel der Autos mit Unterdruck unterwegs waren und so unnötig Treibstoff verbrauchten. Das Ausbildungskonzept für Baumaschinenführer ergab in der Pilotphase ebenfalls ermutigende Ergebnisse mit Energieeinsparungen von rund 10 bis 15%. Es lohnt sich demnach, diese Stossrichtungen weiter zu verfolgen und auszubauen. Das BFE wird die Beiträge an die Ausbildung von Neulenkern in den nächsten Jahren weiter reduzieren, weil für diese die energiesparende Fahrweise in der Zweiphasenausbildung gesetzlich verankert ist und weil bei den Berufsfahrern, weil im Sept. 2009 ein Aus- und Weiterbildungsobligatorium für Lenker schwerer Fahrzeuge in Kraft tritt.

### 3.4. energieeffiziente Mobilität

Das BFE beteiligt sich im Sinne eines koordinierten und effizienten Mitteleinsatzes zusammen mit dem ARE und dem BAFU am Dienstleistungszentrum zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilitätsprojekte (**DZM**) des UVEK. Es handelt dabei vorerst noch um ein Pilotprojekt unter Leitung des ARE. Die Koordinationskonferenz Verkehr des UVEK (KKV) wird Ende 2009 aufgrund der gemachten Erfahrungen über das weitere Vorgehen und ggf. über die definitive Ausgestaltung befinden.

Anfangs 2008 entschied der Direktionsausschuss des DZM über die Eingaben der 3. Ausschreibungsrunde. Von 10 Gesuchen (2007: 24) wurden 3 Projekte (Swiss Bike Shuttle, Mobiles Entlebuch und Ferien ohne Auto) genehmigt. Zusätzlich wurde eine Zwischenevaluation der bisherigen Ergebnisse veranlasst. Das Evaluationsteam empfahl u.a. das DZM weiterzuführen und es, neben dem bisher verfolgten bottom-up-Ansatz um einen top-down-Modul zu ergänzen. Der Evaluationsbericht mit weiteren Empfehlungen ist auf der Webseite des ARE aufgeschaltet ([www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908](http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908)).



Abb. 6: „POSITIV ENERGI“, Gratisveloverleih in Kopenhagen

Mit der Ende 2005 lancierten Kampagne „**Mobilitätsmanagement** im Unternehmen“ verfolgte EnergieSchweiz für Gemeinden das Ziel, innert 3 Jahren zusammen mit 30 Teil-Projektträgern (v.a. Gemeinden) in 100 Unternehmen Mobilitätsmanagement einzuführen. Mobilitätsmanagement wird dabei als mobilitätsspezifischer Teil des übergeordneten Managementsystems verstanden. Die Verankerung im Ma-

nagementsystem soll die Umsetzung von Mobilitätsmanagement auch längerfristig im Unternehmen verankern.

Das Interesse von Gemeinden, weiteren Organisationen und Unternehmen war gross. Die Terminvorgaben für Projektträger und Unternehmen erwiesen sich für einzelne Gemeinden und Unternehmen jedoch als zu ehrgeizig. Ende 2008 waren trotzdem noch 24 Gemeinden und Gemeindeverbände auf Kurs und bei 89 Unternehmen wurden dem Evaluator die erfolgreiche Implementierung von Mobilitätsmanagement gemeldet. Die Kampagnenergebnisse werden nun ausgewertet und die erzielte Wirkung im Sinne einer groben Erfolgsprognose abgeschätzt.

Aufgrund der insgesamt guten Resonanz und zur Sicherstellung von Kontinuität (div. Voranfragen) wurde noch im 2008 als Folgeauslösung das „Programm Mobilitätsmanagement im Unternehmen“ gestartet. Die inhaltlichen Grundwerte der Kampagne wurden beibehalten. Änderungen gibt es bei den Unterstützungskriterien und den Terminvorgaben. Weitere Informationen unter [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch).

Nach einer Versuchsphase hat die KKV im Oktober 2007 beschlossen, die **Energiefolgeschätzung** (EFS) im UVEK definitiv einzuführen. Sie erfolgt bei Ämterkonsultationen und Vernehmlassungen des UVEK und seiner Ämter, insbesondere bei neuen Bestimmungen auf Verordnungs-, Gesetzes- und Verfassungsstufe sowie bei Sachplänen. Dabei sind im Wesentlichen die folgenden zwei Fragen zu beantworten:

- Auswirkungen auf den Energieverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss?
- Welche Massnahmen/Varianten zur Reduktion des Energieverbrauchs wurden integriert bzw. verworfen?

Damit die Massnahme rasch verankert wird und greift, wurde bereits im Sommer 2008 eine erste grobe Prozessevaluation durchgeführt. Nach dieser kurzen Anlaufzeit war das Ergebnis erwartungsgemäss durchgezogen. Das Ziel, Schwachstellen rasch aufdecken und eliminieren zu können, war aber erreicht.

Der Bundesrat beschloss als eine Massnahme im Rahmen des Aktionsplans Energieeffizienz die Einführung der Energiefolgeschätzung in der gesamten Bundesverwaltung und die Integration derselben in die Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) des SECO. Die Federführung wurde dem SECO übertragen.

## 4. Budget

Die Ausgaben des Marktbereichs Mobilität beliefen sich im 2008 auf 2.9 Mio. Franken. Das Budget für 2009 beträgt 3.3 Mio. Franken. Die Mittel verteilen sich wie folgt:

Schwerpunkt	2008 <i>in 1000 Fr.</i>	2009 <i>in 1000 Fr.</i>
TP 0053: Energieeffiziente Fahrzeuge & Kaufverhalten (2008: inkl. EcoCar)	377	1'850
TP 0079: Energieeffizienz im Verkehr (bis 2007: Agentur EcoCar)	1'450	153
TP 0055: Energieeffiziente Mobilität und Fahrweise (Agentur QAED)	1'079	1'300
<b>Summe (in 1000 Franken)</b>	<b>2'906</b>	<b>3'303</b>

## 5. Ausblick

Der Marktbereich Mobilität hatte seine Stossrichtung bisher in der Sektorstrategie 2006-10 festgelegt (siehe Auszug in Anhang 3). Bis Ende 2008 waren die meisten Massnahmen dieser Strategie umgesetzt und die Ziele weitgehend erreicht. Die Sektorstrategie wurde deshalb revidiert. Sie wird für die verbleibende Dauer von EnergieSchweiz, 2. Etappe durch die neue „Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010“ abgelöst.

Im Umsetzungsjahr 2009 stehen beim Schwerpunkt **energieeffiziente Fahrzeuge** folgende Massnahmen im Zentrum:

- energieEtikette Personenwagen  
Bewährte Instrumente im bisherigen Rahmen weiterführen und gezielt weiter ausbauen. Dazu gehört die Lancierung einer energieEtikette für Gebrauchtwagen und die aktive Beteiligung an Planung, Einführung und Umsetzung der umweltEtikette Personenwagen.
- Agentur EcoCar  
Beschluss und Umsetzung einer Gemeinschaftsstrategie durch die Agentur Ecocar. Weitere Ziele und Massnahmen werden nach Vorliegen und in Abhängigkeit der Agenturstrategie definiert.
- Kantonale Motorfahrzeugsteuern (und Versicherungen)  
Erstellen, unterhalten und kommunizieren einer Übersicht über die differenzierte Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Motivieren von Versicherungen und Leasingagenturen zur Differenzierung ihrer Prämien.

Beim Schwerpunkt **energieeffiziente Fahrweise** „EcoDrive“ wurden die energetischen Jahresziele 2008 erreicht. Gegenüber 2007 ist ein klarer Aufwärtstrend erkennbar. Dieser soll sich 2009 fortsetzen. Folgende Massnahmen wurden festgelegt:

- EcoDrive-Qualität bei WAB-Zentren sicherstellen, durch Ermunterung der Zentren (ev. Kantone) zum Abschluss einer Qualitäts(sicherungs)vereinbarung.
- Mitarbeit von QAED in Bildungskommission: Kontrolle (ggf. zusammen mit VSR und Unterstützung BFE), ob EcoDrive trotz Nicht-Pflichtfach in der Chauffeur-Weiterbildung vermittelt wird. Sonst mit Unterstützung BFE Antrag auf Pflichtfach stellen.
- Neben der eigentlichen EcoDrive-Fahrweise gezielt neue Massnahmenswerpunkte im Bereich Fahrzeugnutzung bzw. -ausstattung aufbauen (Reifen pumpen, energieeffiziente Reifen, Idle-Stop u.ä.).

**Biogene Treibstoffe** sind seit 1.7.08 von der Mineralölssteuer befreit, sofern sie eine positive Gesamtökobilanz ausweisen und soziale Kriterien erfüllen. Gleichzeitig wurden Erd- und Flüssiggas von der Mineralölsteuer teilbefreit. Das eigentliche Ziel der Amtsstrategie ELIAS 2004 ist bei den alternativen Treibstoffen somit erreicht. Weitergehende Fördermassnahmen sind zur Zeit nicht geplant.

Bei der **energieeffizienten Mobilität** konzentrieren wir uns im 2009 auf die Konsolidierung von drei Teilschwerpunkte. Als Massnahmen sind im 2009 geplant:

- Erarbeiten und Bereitstellen von zusätzlichen Hilfsmitteln und Instrumenten zum Aufbau und Unterhalt von Mobilitätsmanagement im Unternehmen.
- Beteiligung an der 4. Ausschreibungsrunde und Planung der Konsolidierungsphase des DZM. Aktive Mitgestaltung inkl. Themensetzung der geplanten Top-down-Strategie des DZM.
- Energiefolgeschätzung im UVEK im Zuge der EFS-Einführung auf Bundesebene besser verankern.

## Anhang 1: Ihre Ansprechpartner bei Mobilitätsfragen

Ansprechpartner/in	Funktion	Aufgabenschwerpunkt
<b>Bisang Kurt</b> Tel. 031/323 22 41 e-mail: <a href="mailto:kurt.bisang@bfe.admin.ch">kurt.bisang@bfe.admin.ch</a>	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Sektion Energiepolitik. Verantwortlich für Evaluationen und Wirkungsanalyse
<b>Gysler Matthias</b> Tel. 031/322 56 29 e-mail: <a href="mailto:matthias.gysler@bfe.admin.ch">matthias.gysler@bfe.admin.ch</a>	Sektionschef	Sektion Energiepolitik: Gesetzliche Massnahmen, Branchenvereinbarungen, parlamentarische Vorstösse, EWG-Studien etc.
<b>Kaufmann Michael</b> Tel. 031/322 56 02 e-mail: <a href="mailto:michael.kaufmann@bfe.admin.ch">michael.kaufmann@bfe.admin.ch</a>	Vizedirektor	Programmleiter von EnergieSchweiz
<b>Mathys Nicole</b> Tel. 031/325 54 45 e-mail: <a href="mailto:nicole.mathys@bfe.admin.ch">nicole.mathys@bfe.admin.ch</a>	Wissenschaftliche Mitarbeiterin	Sektion Energiepolitik. Programmleiterin Energiewirtschaftliche Grundlagen
<b>Pulfer Martin</b> Tel. 031/322 49 06 e-mail: <a href="mailto:martin.pulfer@bfe.admin.ch">martin.pulfer@bfe.admin.ch</a>	Leiter Technologiebereich Verkehr	Sektion Energieforschung. Forschung und Entwicklung sowie Pilot- und Demonstrationsprojekte insbesondere im Bereich Fahrzeugtechnik und Energiespeicherung
<b>Purro Chantal</b> Tel. 031/322 55 96 e-mail: <a href="mailto:chantal.purro@bfe.admin.ch">chantal.purro@bfe.admin.ch</a>	Kampagnenleiterin	Sektion Kommunikation und Basiskommunikation von EnergieSchweiz. Informations- und Werbekampagnen u.a. zur Promotion der energieEtikette Personenwagen
<b>Sager Martin</b> Tel. 031/322 54 48 e-mail: <a href="mailto:martin.sager@bfe.admin.ch">martin.sager@bfe.admin.ch</a>	Sektionschef	Leiter Sektion Energieeffizienz mit den Marktbereichen Industrie & Dienstleistungen, Geräte und Mobilität
<b>Scherrer Hermann</b> Tel. 031/322 56 70 e-mail: <a href="mailto:hermann.scherrer@bfe.admin.ch">hermann.scherrer@bfe.admin.ch</a>	Leiter Marktbereich Mobilität	Sektion Energieeffizienz. Marktentwicklung mit Schwerpunkten effiziente Fahrzeuge, Fahrverhalten und Mobilitätsmanagement. Umsetzung und Vollzug energieEtikette PW
<b>Volken Thomas</b> Tel. 031/325 32 42 e-mail: <a href="mailto:thomas.volken@bfe.admin.ch">thomas.volken@bfe.admin.ch</a>	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Sektion Energiepolitik. Gesetzliche Grundlagen im Bereich Fahrzeuge: Bonus-Malus-Systeme, energie- und umweltEtikette PW, Revision CO2-Gesetz (Absenkpfad EU)

## **Anhang 2: Energetische Wirkung des Marktbereichs Mobilität (2008 von Infrast)**

Siehe „Quantitative Sektorwirkungen“ (Seite Marktbereich Mobilität) des Jahresberichts von INFRAS über die Wirkungsanalyse 2006, welche dem Jahresbericht 2006 von EnergieSchweiz ebenfalls beiliegt.

## Anhang 3: Massnahmenswerpunkte gemäss Sektorstrategie Mobilität 2006 - 2010

Die Sektorstrategie Mobilität 2006-10 (vom 8. Sept. 05, rev. 30. Juni 06) ist etwas überholt. Sie wurde im 2008 für die Restdauer von EnergieSchweiz, 2. Etappe überarbeitet. Der folgende Text ist die **Abbildung der „Massnahmenswerpunkte“ von Kap. 5.1 der inzwischen abgelösten Sektorstrategie. Aktualisiert wurde einzig der Stand der Umsetzung per 31. Dez. 08:**

„Die Unterkapitel enthalten als Erstes die von der Strategiegruppe EnergieSchweiz festgelegten Massnahmen. Sie werden in den anschliessenden Tabellen jeweils vom Sektor Mobilität konkretisiert und teils durch zusätzlich zielkonforme Massnahmen ergänzt. Verschiedene Massnahmen müssen mit den Partnern zuerst diskutiert werden. . . .

### 1 Energieeffiziente Fahrzeuge

#### a) energieEtikette PW

Die energieEtikette für neue PW ist ein wirksames Instrument zur Beeinflussung des Käuferverhaltens und zur Senkung des Energieverbrauchs und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Neuwagenflotte. Ziele sind: Verstärkung der Kommunikation. Elimination von Schwachpunkten der energieEtikette (u.a. Korrektur Bewertung schwerer Fahrzeug und Verbesserung der Aussagekraft hinsichtlich sparsamer Fahrzeuge).

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/08
<b>Bewährte Instrumente</b> ( <a href="http://www.energieetikette.ch">www.energieetikette.ch</a> , Fahrzeugkataloge, Vollzugskontrolle energieEtikette, Berichterstattung Flottenverbrauch) im bisherigen Rahmen weiterführen und kontinuierlich verbessern	auto-schweiz, AGVS, TCS und VCS  ASTRA	ständig	<i>Umsetzung läuft gut. Ausbau im 08 erfolgt.</i>
<b>Verstärkte Kommunikation:</b> Längerfristige, mit den Partnern abgestimmte Kommunikationsplanung mit gezielten Informationen (z.B. Anleitung für Neuwagenhändler und Deklarationsanleitung für Fachjournalisten) und kampagnenartigen Elementen	KOM, EP und RR  Branche, TCS, VCS, EcoCar	Ab 2006	<i>Kommunikationsplan wird regelm. abgestimmt + aktualisiert</i>
Aktive Beteiligung an der Überarbeitung von Anhang 3.6 EnV zwecks Elimination von Schwachstellen  Revision von Anhang 3.6 EnV in Kraft	EP (Leitung)	bis 2006 (nach EP)  bis 7/08	<i>Revision per 1.7.08 kom- muniziert</i>
Lancierung revidierte Fassung von Anhang 3.6 EnV (in Abstimmung mit Bonus-Malus-Lancierung) gemäss Kommunikationsplan vom 21.6.06	KOM, EP und RR  Verbände	Jahr der Inkraft- setzung	<i>Gesetzliche Regelung Bonusmo- dell hängig</i>

#### b) Energieeffiziente Fahrzeuge

Bisher geringe kurzfristige Wirksamkeit. Zusätzliches Potenzial ist v.a. im Zusammenhang mit alternativen Treibstoffen (Gas, Biogas, Strom) zu nutzen. Allenfalls Bestandteil des Klimarappens.

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/08
Mehrjähriger Rahmenvertrag mit Jahresverfügungen und folgenden Zielvorgaben:  <ul style="list-style-type: none"> <li>Partner in Agentur EcoCar rücken weiter zusammen und nutzen Synergien</li> </ul>	EcoCar	Verträge bis 12/05  Realisierung ab 2006	<i>Jahresverfü- gung 2008.  Agenturstrate- gie in Arbeit</i>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirkungsnachweis und insb. kontinuierlicher Anstieg der Kosten-Wirksamkeit → infolge wirkungsabhängiger ansteigender Beitragskomponente</li> <li>• EcoCar beteiligt sich aktiver an der Promotion der energieEtikette → aufgrund anteilmässiger Anrechnung von Wirkungen der energieEtikette</li> <li>• mit Kommunikationsplanung für die energieEtikette PW abgestimmte Kommunikation</li> </ul>	KOM		<p><i>Wirkungseinbruch bei Gasfahrzeugen</i></p> <p><i>Promotion Etikette u.a. am Autosalon</i></p> <p><i>Abstimmung läuft i.O.</i></p>
--	-----	--	---

**c) Bonus-Malus Personenwagen**

Um den Zielen im Treibstoffbereich näher zu kommen, ist ein Anreizsystem unabdingbar.

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/08
<p>Wissen und Erfahrungen aus der Umsetzung der energieEtikette PW aktiv einbringen → Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Synergien zwischen Etikette und Bonus-Malus-System schaffen und nutzen</li> <li>• raschestmögliche Einführung Bonus-Malus-System</li> </ul>	<p>EP (Leitung)</p> <p>Branchenorganisationen</p>	<p>Bis 7/08 Bonus-Malus in Kraft</p>	<p><i>Bonus-Malus durch EP vorbereitet (Beizug TB Verkehr). Jetzt im polit. Prozess.</i></p>

**d) Kantonale Motorfahrzeugsteuern**

Kantonale, staatsquotenneutrale Steuerbegünstigung von energieeffizienten Fahrzeugen, bzw. die emissionsabhängige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer, ist ein wichtiger Verstärker und ist anzustreben. Ein harmonisiertes Modell aller Kantone würde die Kommunikation erleichtern und die Wirkung erhöhen.

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/08
<p>Überprüfen bestehende Empfehlung von EnergieSchweiz für gewichtsabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuern und ggf. erneuerte Empfehlung ergänzt um Anregungen zu staatsquotenneutraler Steuerbegünstigung von energieeffizienten Fahrzeugen</p>	<p>Kantone mit Hilfe OG</p>	<p>Sobald Bonus-Malus geklärt</p>	<p><i>asa hat Rabattmodell als Empfehlung an Kantone erstellt (BFE-Teiln.: EP)</i></p>

**2 Energieeffiziente Fahrweise**

**EcoDrive®, QAED**

Selbstläuferpotenzial bei Neulenkern sowie die Idee eines EcoDrive® «light» prüfen (breite Anwendung der vier wichtigsten Punkte von EcoDrive® ohne spezifische Kurse). Allenfalls Verstärkung durch den Klimarappen.

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/08
<p>Mehrjähriger Rahmenvertrag mit Jahresverfügungen. Das Vertragswerk soll folgende Ziele verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rasche, qualitätsgesicherte Umsetzung des EcoDrive-Obligatoriums in Neulenkerausbildung sicherstellen</li> <li>• EcoDrive-Obligatorium in Neulenkerausbildung führt zu Selbstläuferelement. Ca. 2007 keine direkten Beiträge mehr für Ausbildung von Neulenkern. Beiträge an Ausbildung der Fahrlehrer und Prüfungsexperten</li> </ul>	<p>QAED</p> <p>ASTRA</p>	<p>Verträge bis 12/05</p> <p>Realisierung ab 2006</p>	<p><i>Jahresvertrag 2008.</i></p> <p><i>Angebote erstellt, Nachfrage anziehend, aber noch kein Selbstläufer</i></p>

<p>werden regelmässig überdacht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EcoDrive wird Bestandteil der obligatorischen Berufsfahrer-Weiterbildung</li> <li>• keine Kannibalisierung durch Klimarappen. Wirkung der Zweiphasenausbildung bleibt bei EnergieSchweiz</li> <li>• Freiwerdende Mittel gehen an neue Schwerpunkte, so z.B. an die kampagnenartige landesweite Information über jeweils ein ausgewähltes EcoDrive-Element</li> <li>• Kosten-Wirksamkeit steigt deutlich und kontinuierlich.</li> </ul>		<p>ab 2008</p> <p>Abgrenzung Klimarappen bis 12/06</p>	<p><i>Gesetzl. Obligatorium ab Sept. 09</i></p> <p><i>Anstieg Klimarappen-Anteil an Wirkung auf 55% im 2008.</i></p> <p><i>Neue Projekte in Arbeit und K-N-Verhältnis im 08 gestiegen</i></p>
---	--	--	---

### 3 Alternative Treibstoffe

<b>Massnahme</b>	<b>Partner</b>	<b>Termin</b>	<b>Stand 12/08</b>
Nachfrage nach alternativen Treibstoffen wird durch steuerliche Anreize auf Treibstoffen gefördert (Sektion EP). Angebot an alternativen Treibstoffen gehört zur Aufgabe der Sektion EE. Sektor Mobilität kümmert sich via Agentur EcoCar um die Promotion insb. von Gasfahrzeugen.	EP und EE  EcoCar	ständig	<i>Mineralölsteuergesetz per 7.08 revidiert. Steuerbegünstigung von Bio- und von Erdgas</i>

### 4 Energieeffiziente Mobilität

#### a) Mobilitätsmanagement im Unternehmen

Die gemeindeweise gebündelte Promotion von Mobilitätsmanagement im Unternehmen soll nichtprofessionelle Klein-Flottenbesitzer motivieren, das Thema Mobilität umfassend und ganzheitlich zu planen und abzuwickeln. Im Sinne des «guichet unique» ist die Bearbeitung der Gemeinden durch «EnergieSchweiz für Gemeinden» vorzunehmen.

<b>Massnahme</b>	<b>Partner</b>	<b>Termin</b>	<b>Stand 12/08</b>
3-Jahreskampagne zur Promotion von Mobilitätsmanagement im Unternehmen. Ziel: 100 Unternehmen haben MM eingeführt und je 5 Massnahmen umgesetzt	ESfG, Kt. + Gemeinden, Firmen	Bis 2008	<i>Kampagne per 12.08 inkl. Folgeregelung erfolgreich abgeschlossen</i>

#### b) Kooperation im Rahmen des UVEK

<b>Massnahme</b>	<b>Partner</b>	<b>Termin</b>	<b>Stand 12/08</b>
Beteiligung am UVEK Dienstleistungszentrum „Nachhaltige Mobilität“	UVEK, ARE, diverse	Ab 2006	<i>3. Ausschreibungsrunde im 08 erfolgt</i>
Systematische ex-ante Abschätzung der energetischen Wirkung von neuen Aktivitäten durch die anderen UVEK-Ämter, mit aktiver Unterstützung von BFE/ECH	UVEK-Ämter Berater	Ab 2006	<i>Umsetzung seit 10/07 in Arbeit</i>



**Abb. 7: Dieselkompressoren- bzw. Elektroladestation in einem Naturschutzgebiet auf Formentera  
Verschiedene EU-Länder setzen in ihrem Förderprogramm auf Elektromobilität**