

26. März 2007

Quality Alliance Eco-Drive®

Jahresbericht 2006

Autoren:

Reiner Langendorf

Ernst Reinhardt

Quality Alliance Eco-Drive®

Postfach 2251, 8022 Zürich

Tel. 043 344 89 89, Fax 043 344 89 90 · info@eco-drive.ch · www.eco-drive.ch · www.energie-schweiz.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	4
2	Ausgangslage	4
2.1	Aufgaben und Zielsetzung	4
2.2	Informationen aus dem Berichtsjahr	4
3	Beurteilung der Zielerreichung / Aktivitäten	6
3.1	Hintergründe der Abweichungen	6
3.2	Mehrjahresplan	7
3.3	Zahlen / Ergebnisse 2006	9
3.4	Produktion nach Sprachen	10
3.5	Rentabilität	10
3.6	Erfolgsrechnung 2006	10
3.7	Eigenfinanzierung	11
4	Ausblick	12
5	Kontaktadressen	12

1 Management Summary

Die QAED hat ein schwieriges Jahr hinter sich. Die quantitativen Ziele konnten nicht erreicht werden. Auf der positiven Seite zu vermerken ist die Tatsache, dass nach langen Verhandlungen im Dezember 2006 ein Vertrag mit dem Klimarappen unterzeichnet werden konnte. So stehen künftig zusätzliche Mittel für die Förderung von Eco-Drive® zur Verfügung.

Die wesentlichen Zahlen 2006 gestalten sich wie folgt:

		Jahresplan	Ist 2006	Differenz	Diff. %
2006	Teilnehmer	60'630	36'373	-24'257	-40%
	CO2	112'107	82'528	-29'579	-26%
	TJ	1'517	1'115	-402	-26%

Die Vorbereitungen für das neue Jahr sind gut angelaufen. Eine Vielzahl von Massnahmen sind vorbereitet oder in Umsetzung, sodass für 2007 eine deutliche Steigerung der Produktion geplant ist.

Unsicher ist im Moment noch die Entwicklung der Zweiphasenausbildung (WAB) und der Chauffeur-Zulassungsverordnung (CZV). Die Auswirkungen dieser beiden Punkte auf die Produktion der QAED sind derzeit noch nicht abschätzbar.

2 Ausgangslage

2.1 Aufgaben und Zielsetzung

Aufgaben und Zielsetzungen der QAED können wie folgt zusammengefasst werden:

- Eco-Drive® als wirtschaftliche und energieeffiziente Fahrtechnik am Markt etablieren.
- Eco-Drive® in die Führerprüfung integrieren, Entwicklung von Modulen für die 2-Phasen-Ausbildung.
- Eco-Drive® als Beitrag zur Verkehrssicherheit (Strategie via sicura) und Nachhaltigkeit am Markt etablieren.
- Vorbereitung der obligatorischen Aus- und Weiterbildung von Fahrern schwerer Nutzfahrzeuge (EU-Richtlinie 59/2003).
- Qualitätssicherung einführen und weiterentwickeln.
- Harmonisierung der Umsetzung in den Kantonen durch QSK asa/VSR unterstützen.

2.2 Informationen aus dem Berichtsjahr

Die Zusammenarbeit mit dem neu organisierten Schweizerischen Fahrlehrerverband hat sich erfreulich entwickelt. Die Zusammenarbeit wird in regelmässigen Treffen verstärkt. Die neu geschaffene Begleitfahrt für Eco-Trainer attraktiviert hoffentlich auch die Ausbildungen zum Eco-Trainer – welche mehrheitlich von Fahrlehrern besucht werden.

Die Bordcomputer wurden 2006 erfolgreich getestet. Die Einführung hat begonnen, es sind ca. 50 Geräte im Praxiseinsatz. Die geplanten Erweiterungen der Auswertungssoftware sowie der zentralen Datenbank im Rahmen der P+D Projekte verbessern die Ausbildungsmöglichkeiten bedeutend.

Am 12.12.06 hat das ASTRA informiert, dass sein CZV-Vorschlag die Vernehmlassung trotz breiter Beteiligung sehr kontrovers überstanden hat und durch einen neuen Vorschlag ersetzt werden soll. Die Ausbildungspflicht fällt und wird durch eine obligatorische umfassende Prüfung ersetzt werden. Freiwillige Ausbildungen können voraussichtlich ab 1.1.2007 angerechnet werden. Der Vorschlag geht im Juni 2007 an den Bundesrat. Eco-Drive® ist unbestritten.

Der erstmals durch die QAED selber durchgeführte Eco-Instruktorenkurs darf als Erfolg gewertet werden. Die Rückmeldungen sind positiv. Am Programm werden nun noch einige Punkte angepasst, insbesondere um Doppelspurigkeiten mit der WAB-Moderatoren-Ausbildung zu vermeiden. Ausserdem sollen die Themen Kommunikation und Moderation noch stärker gewichtet werden.

Weitere Punkte:

- Die Berichterstattung über Eco-Drive® in den Medien hat sich verstärkt wegen der Neulenker – Zweiphasen – Ausbildung und den höheren Treibstoffpreisen.
- Die Evaluation geeigneter Simulationsmethoden und –geräte steht vor dem Abschluss. Bereits haben 3 Veranstalter einen Businessplan eingereicht. Besonders erfreulich: die Szene ist in der Romandie und im Tessin lebhaft.
- Enttäuschend ist der Ausgang der Evaluationsstudie, die den Zusammenhang Eco-Drive® und Verkehrssicherheit wissenschaftlich und quantitativ erhärten sollte. Das gelang mangels genügender Datengrundlage trotz Suche auch bei englischen und holländischen Forschungsanstalten nicht.
- Das Sponsoring der rallye21 hat die gewünschte Wirkung leider nicht entfaltet. Die Vorausscheidungen und die Schlussveranstaltung in Basel waren nicht so gut besucht wie angenommen. Eco-Drive® ist aus Sicht QAED nicht so stark kommuniziert worden wie gewünscht. Auch andere Sponsoren waren unzufrieden, sodass die rallye für 2007 abgesagt wurde um eine „kreative Denkpause“ einzulegen.



Die quantitativen Ziele wurden 2006 verfehlt. Erläuterungen hierzu im Kapitel 2.

Abgesehen von diesem Wermutstropfen, darf das Geschäftsjahr 2006 aber als zufriedenstellend bezeichnet werden:

- Die Zusammenarbeit mit der Stiftung Klimarappen konnte vertraglich festgelegt werden. Für die nächsten Jahre stehen für die Zielerreichung deutlich mehr Mittel zur Verfügung.
- Neue Anbieter (MAN, DaimlerChrysler, Institut de Pédagogie de la Circulation – Sion) konnten gewonnen werden.
- Die technischen (Bordcomputer, Simulatoren) und organisatorischen (u.a. Überarbeitung Technisches Reglement) Grundlagen für eine höhere Produktion wurden geschaffen.

Die Basis ist gelegt für die Verbreitung von Eco-Drive®. Es bestehen noch Unsicherheiten (WAB und CZV) welche aber aus heutiger Sicht bald geklärt sein werden, sodass die Aussichten für das Jahr 2007 positiv beurteilt werden können.

3 Beurteilung der Zielerreichung / Aktivitäten

Die Jahresziele (Output und Outcome) wurden zu 74% erreicht. Neben der lange anhaltenden und erst im Oktober 2006 geklärten Rechtsunsicherheit (Abgrenzung der Anrechenbarkeit zwischen eCH und Stiftung Klimarappen) sind verschiedene Gründe am Markt dafür verantwortlich.

3.1 Hintergründe der Abweichungen

Vertragliche Grundlagen

Der Vertrag mit Energie Schweiz konnte erst im Juni 2006, d.h. nach Ablauf fast des halben Jahres unterzeichnet werden. Dies hat bei den veranstaltenden Partnern (welche auch im Vorstand vertreten sind und daher über die Situation informiert waren) zu grossen Unsicherheiten geführt – d.h. die Veranstalter waren zurückhaltend weil nicht klar war, ob und wann die QAED die Kurse wieder unterstützen kann. Vizedirektor Kaufmann konnte diese dann an der Mitgliederversammlung im Juni ausräumen und gleichzeitig den unterschriftsreifen Jahresvertrag vorlegen. Mit der späten Unterzeichnung war auch ein grosser Liquiditätssengpass eingetreten.

Die QAED ist ausserdem davon ausgegangen, dass der Vertrag mit dem Klimarappen (Unterzeichnung im Dezember 2006) früher abgeschlossen werden kann und so zusätzliche Mittel bereit stehen würden.

Zweiphasenausbildung – WAB

Die Zweiphasenausbildung ist sehr langsam angelaufen. Per Ende Jahr nahmen gemäss SARI weniger als 200 Teilnehmer am für die QAED relevanten zweiten Tag teil – geplant waren deutlich grössere Teilnehmerzahlen.

WAB hat auch die aktiven QAED-Veranstalter TCS und VDC stark beschäftigt. Der Bau der Zentren und die Kooperationen der einzelnen Player haben grosse Ressourcen gebunden, welche dann u.a. im Bereich Eco-Drive fehlten.

Eco-Trainer Aus- und Weiterbildung

Die QAED-Ausbildung zum Eco-Trainer wird bei der Ausbildung zum WAB-Moderator als Vormodul 2 anerkannt. Die Nachfrage ist stark zurückgegangen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass WAB nur langsam angelaufen ist (siehe oben) und bei den Veranstaltern grosse Unsicherheiten bestanden, insbesondere über die Durchführung des zweiten Tages.

Durch den Wegfall der Möglichkeit Energiepässe an Schüler der ersten Phase anzubieten (Entschädigung CHF 100.00/Stück) ist auch die Weiterbildung, welche zum Erhalt des Zertifikats nachgewiesen werden

muss, stark zurückgegangen. Mit der neu geschaffenen Begleitfahrt hoffen wir den Eco-Trainer wieder attraktiver machen zu können (siehe Newsletter 1/07).

Simu-Truck / Rallye 21

Ein Simu-Truck war für eine längere Zeit fix an die Mobiliar Versicherung für die Vorausscheidungen der Rallye 21 vermietet. Die Teilnehmerzahlen waren leider sehr ernüchternd – und im doppelten Effekt stand der Simu-Truck nicht für andere Veranstaltungen zur Verfügung.

Die Energiestädte waren ebenfalls sehr zurückhaltend mit dem Einsatz der Simulatoren bzw. generell im Bereich der Mobilität. Die Gründe hierzu müssen noch detailliert untersucht werden.

Die Frage des Simu-Einsatzes muss angesichts der energetischen und marketingtechnischen Bedeutung grundsätzlich überprüft werden. In diesem Zusammenhang ist auch das Mengengerüst zu überprüfen.

Wiederholungskurse

Die Nachfrage ist im vergangenen Jahr eingebrochen. Für das neue Jahr wurden keine WK's mehr geplant, eine Unterstützung wäre nur möglich, wenn die Wirkungskdauer ausserhalb der Grundkurse läge.

Instruktion

Es handelt sich hier um eine Eco-Instruktion in anderen Kursen. Der Grund des starken Rückgangs ist nicht wirklich klar. Könnte evtl. auch mit den WAB-Unsicherheiten zu tun haben (Akteure waren mit diesem Thema beschäftigt).

Eco-Drive Kurs für Private

Die Nachfrage durch Privatfahrer ist bei allen Veranstaltern seit längerem rückläufig. Mit der Modularisierung des Kursangebots (z.B. GentleDriver, Begleitfahrt, Eco-Modul) wird versucht die Nachfrage wieder zu steigern.

Special Event light vehicle

Die Zusammenarbeit mit dem AGVS konnte nicht so rasch realisiert werden, wie geplant. Erschwerend hinzu kam der Austritt des Verantwortlichen. Die Gespräche laufen nun wieder mit dem Nachfolger.

3.2 Mehrjahresplan

Die folgende Tabelle zeigt die Ziele aus dem Mehrjahresplan, dem Jahresplan, sowie die effektiv erreichten Ergebnisse aus dem Jahr 2006.

Die energetischen Ziele 2006 wurden um 26% verfehlt. Dies ist auf eine Vielzahl von Gründen zurückzuführen, welche im Kapitel 1 erläutert sind.

		EnergieSchweiz					Klimarappen
		Mehrjah- resplan	Jahres- plan	Ist 2006	Differenz	Diff. %	Plan
2006	Teilnehmer	56'150	60'630	36'373	-24'257	-40%	
	CO2	123'490	112'107	82'528	-29'579	-26%	
	TJ	1'671	1'517	1'115	-402	-26%	
2007	Teilnehmer	56'330					56'960
	CO2	123'930					78'12
	TJ	1'677	-	-	-		106
2008	Teilnehmer	56'530					72'690
	CO2	124'080					19'502
	TJ	1'679	-	-	-		264
2009	Teilnehmer	56'530					79'710
	CO2	124'080					33'810
	TJ	1'679	-	-	-		458
2010	Teilnehmer	56'530					81'590
	CO2	124'080					48'279
	TJ	1'679	-	-	-		653

Mehrjahresplan / Jahresplan / effektive Ergebnisse 2006-2010
Zahlen KR aus Projektvertrag

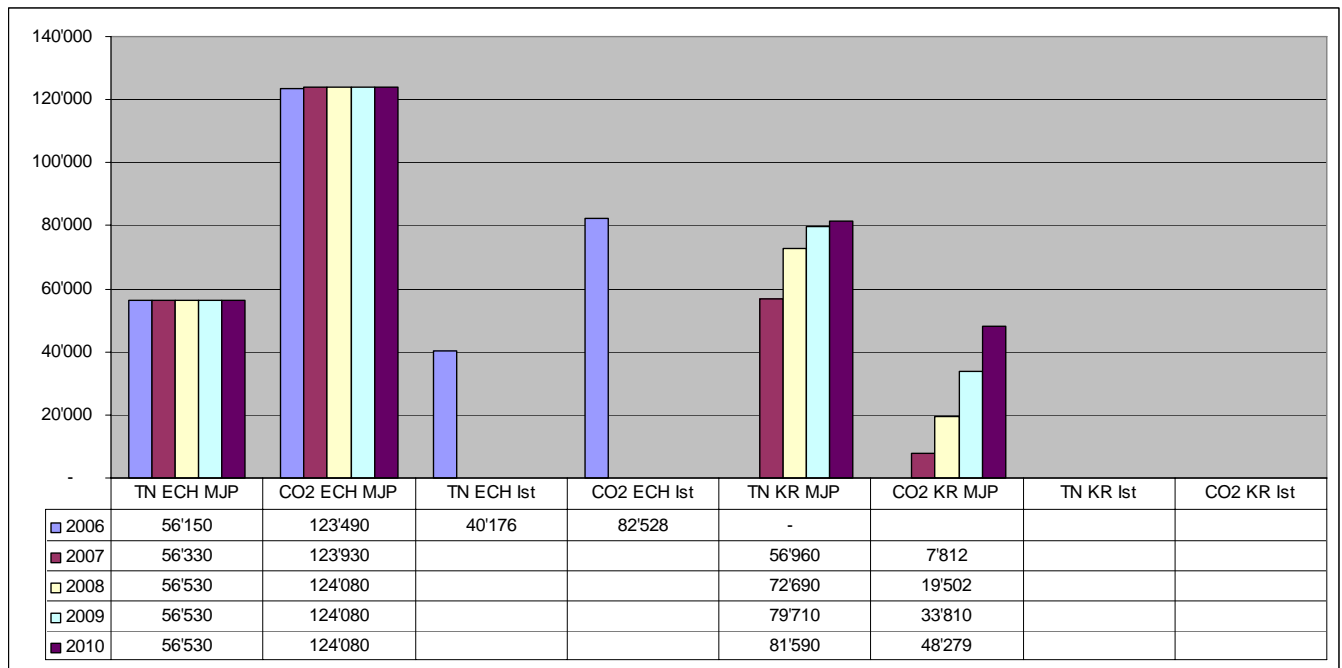


Diagramm Ziele/ Ergebnisse Klimarappen und ECH
Zahlen KR aus Projektvertrag

3.3 Zahlen / Ergebnisse 2006

Veltheim Driving Center			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Peter Koch, Postfach 35, 5106 Veltheim			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			52'480	29'684	-22'796	57%	69'391	42'236	-27'155	939	571	-368	61%	424	171	6'792	6'388	122	124	6'512	302	47
LW	Flottenfahrer	-	99	99		-	6'403	6'403	-	87	87		-	26	-	89	-	15	104	-	11	
PW	Privatfahrer	-	26	26		-	66	66	-	1	1		-	-	-	8	-	2	10	-	-2	
PW	Flottenfahrer	180	225	45		2'439	3'063	624	33	41	8	124%	15	12	162	70	13	16	86	2	-4	
PW	WK Flottenfahrer	200	27	-173	14%	2'734	368	-2'366	37	5	-32	14%	17	1	100	7	7	1	8	10	-	
Simu	WK Flottenfahrer	-	49	49		-	667	667	-	9	9		-	3	-	12	-	2	14	-	1	
Simu	Neulenker	300	18	-282	6%	443	25	-418	6	-	-6	6%	3	-	30	2	6	-	2	-3	-	
Special Event PW	Flottenfahrer	-	4	4		-	27	27	-	-	-	0%	-	-	-	1	-	-	1	-	-	
Special Event PW	Privatfahrer	1'800	3'920	2'120	218%	1'330	6'938	5'608	18	94	76	522%	8	28	400	870	34	74	944	-26	-46	
Simu	Demo-Drive	30'000	7'190	-22'810	24%	53'134	12'726	-40'408	719	172	-547	24%	324	52	300	72	60	14	86	264	38	
Instruktion LW	Flottenfahrer	-	1'186	1'186		-	7'670	7'670	-	104	104		-	31	-	344	-	-	344	-	31	
Instruktion	Privatfahrer	20'000	10'469	-9'531	52%	9'311	2'647	-6'664	126	36	-90	28%	57	11	5'800	3'036	2	-	3'036	55	11	
PW	Armee	-	6'471	6'471		-	1'636	1'636	-	22	22		-	7	-	1'877	-	-	1'877	-	7	

TCS			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Alex da-Rin, Postfach 820, 1214 Vernier			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			1'400	1'328	-72	95%	2'512	3'510	998	34	47	13	140%	16	14	414	391	29	21	412	-13	-7
PW	Flottenfahrer	100	191	91	191%	1'330	2'601	1'271	18	35	17	196%	8	11	31	59	7	13	72	1	-3	
PW	Fahrlehrer und Experten	-	51	51		-	512	512	-	7	7		-	2	-	16	-	4	20	-	-2	
PW	Privatfahrer	300	62	-238	21%	739	157	-582	10	2	-8	21%	5	1	93	19	21	4	23	-16	-3	
Instruktion	Privatfahrer	1'000	1'024	24	102%	443	240	-203	6	3	-3	54%	3	1	290	297	1	-	297	2	1	

ASTAG			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Gallus Bürgisser, Postfach, 3000 Bern			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			200	128	-72	64%	12'935	8'278	5'316	175	112	-63	64%	78	34	180	83	30	13	96	48	21
LW	Flottenfahrer	200	48	-152	24%	12'935	3'104	-9'831	175	42	-133	24%	78	13	180	43	30	7	50	48	6	
LW	WK Flottenfahrer	-	80	80		-	5'174	5'174	-	70	70		-	21	-	40	-	6	46	-	15	

Daimler Chrysler			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Ulrich Neff, Bernstr. 56, 8952 Schlieren			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			250	524	274	210%	16'184	21'840	5'656	219	295	76	135%	99	89	225	345	38	-	345	61	89
LW	Flottenfahrer	250	317	67	127%	16'184	20'501	4'317	219	277	58	127%	99	83	225	285	38	-	285	61	83	
Instruktion LW	Flottenfahrer	-	207	207		-	1'339	1'339	-	18	18		-	5	-	60	-	-	60	-	5	

Eco Trainer			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
QAED, Ernst Reinhardt, Postfach, 8022 Zürich			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			5'000	344	-4'656	7%	7'094	450	-6'644	96	6	-90	6%	43	2	500	33	100	11	44	-57	-8
PW	Neulenker Simu	-	10	10		-	14	14	-	-	-		-	-	-	1	-	1	2	-	-1	
PW	Neulenker	5'000	334	-4'666	7%	7'094	436	-6'658	96	6	-90	6%	43	2	500	33	100	10	43	-57	-8	

Kdo. Fahrausbildung Armee			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Martin Suter, 3609 Thun			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			-	4'180	4'180		-	4'539	4'539	-	61	61		-	18	-	1'213	-	-	1'213	-	18
PW	Armeefahrer	-	1'530	1'530		-	3'869	3'869	-	52	52		-	16	-	444	-	-	444	-	16	
Instruktion PW	Armeefahrer	-	2'650	2'650		-	670	670	-	9	9		-	3	-	769	-	-	769	-	3	

IPC			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Gilbert Eggs, Vers-Pré 8, 1890 St. Maurice			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			-	81	81		-	123	123	-	2	2		-	1	-	25	-	6	31	-	-5
PW	Privatfahrer	-	81	81		-	123	123	-	2	2		-	1	-	25	-	6	31	-	-5	

QAED - ATS			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
Salvatore Becker, Rosenmatt 207, 4417 Ziefen			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Total			1'300	104	-23'061	45%	3'990	1'552	-2'438	54	21	-33	39%	24	7	370	146	90	34	180	-66	-28
PW	Fahrlehrer und Experten	200	90	-110	45%	1'995	1'138	-857	27	15	-12	57%	12	5	300	90	60	6	96	-48	-2	
PW / LW	Fahrlehrer und Experten	100	-	-100	0%	1'256	-	-1'256	17	-	-17	0%	7	-	40	-	20	-	-	-13	-	
PW / LW	Instruktoren	-	14	14		-	414	414	-	6	6		-	2	-	56	-	28	84	-	-26	
PW	Veranst. Energiestädte, Autohant	1'000	-	-1'000		739	-	-739	10	-	-10		5	-	30	-	10	-	-	-5	-	

			Teilnehmer				CO2			TJ				Ertrag		Kosten / Dritte		Kosten QAED		Kosten	Ergebnis	
			Plan	Real	Diff.		Plan	Real	Diff.	Plan	Real	Diff.	Diff.	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Total	Plan	Real
Gesamttotal			60'630	36'373	24'257	60%	112'106	82'528	-29'578	1'517	1'115	-402	74%	684	335	8'481	8'624	409	209	8'833	275	127

Quantitative Auswertung 2006

Erläuterungen:

Die QAED-Plan-Erträge sind mit CHF 450.00 pro TJ gerechnet, mit dieser Annahme wurde der Jahresplan 2006 eingereicht. Die tatsächliche Entschädigung beträgt gemäss Jahresvertrag CHF 300 pro TJ.

Bei der Armee und den Instruktionen entstehen für die QAED keine Kosten. DaimlerChrysler war erst ab Dezember 2006 zertifiziert, daher keine Kosten für QAED.

Die Summe der Kosten Dritter Plan / Ist sind in dieser Tabelle fast identisch obwohl bei den Teilnehmerzahlen die Ziele nicht erreicht wurden. Der Grund liegt darin, dass für die Instruktionen und die Armee keine Kosten geplant waren, aber effektiv Kosten angefallen sind.

3.4 Produktion nach Sprachen

Die Verteilung nach Sprachen geht aus der nachstehenden Darstellung hervor. Eine entsprechende Planung ist nicht möglich angesichts des grossen Anteils gemischter Veranstaltungen und Kurse. Öfters fehlen auch Angaben bei den Ergebnissen.

Sprache	Teilnehmer	Anteil	CO2	TJ	Anteil
Total	36'373	100%	82'527	1'116	100%
Deutsch	18'883	52%	44'591	603	54%
Französisch	2'977	8%	20'766	281	25%
Italienisch	1'236	3%	2'004	27	2%
gemischt	13'277	37%	15'166	205	18%

3.5 Rentabilität

Eine Feststellung: die meisten Kurse führen bei der gegebenen Entschädigung von CHF 300 pro TJ (ca. CHF 4.50 pro tCO₂) zu Verlusten. Budgetiert war ein deutlicher Überschuss zur Mit-Finanzierung der „nicht produktiven“ Leistungen. In Verbindung mit dem vertraglichen Leistungsziel von 60% für nachzuweisende Einsparungen können damit die übrigen Kosten (Marketing, Kommunikation, Qualitätssicherung, Entwicklung) nicht mehr finanziert werden. Es muss zwingend ein neuer Schlüssel festgelegt werden.

3.6 Erfolgsrechnung 2006

Nachstehend die Erfolgsrechnung 2006. Das Budgetziel wurde verfehlt. Zu Buch schlagen neben den sehr umfangreichen Planungsarbeiten die neuen Projekte „Bordcomputer“ und „Simulation“, die vollständig überarbeiteten und neu aufgelegten Drucksachen (v.a. Basisflyer, neu auch für SNF). Die Nachfrage nach Ausbildungen für die Eco-Trainer ging stark zurück, da die WAB-Kurse nur schleppend begonnen haben. Ohne die getätigte Auflösung der Rückstellung für einen Simu-Truck würde der Verlust bei CHF 165'000 liegen. Diese wurde vor einigen Jahren aus eigenem Budget getätigt um einen weiteren Simu-Truck zu kaufen.

Ertrag		2006
		Fr.
3400	Projektbeiträge Veranstalter	-
3401	Beiträge BfE	820'000.00
3403	Kommunikationsbeiträge Veranstalter	28'423.49
3406	Mitgliederbeiträge	13'891.84
3407	Kursgebühren Eco-Trainer	162'280.00
3408	Verkaufserlöse Drucksachen	5'544.30
3409	Erlös Projektbeiträge Dritte	-
3410	Erlös Auditierung	18'355.15
Total Erträge		1'048'494.78
Aufwand		
4410	Aufwand ECOADM Administration	-18'599.30
4411	Aufwand ECOMARK Marketing	-236'983.55
4412	Aufwand ECOQMS Qualitätssicherung	-64'305.80
4413	Aufwand ECLAB	-41.80
4414	Aufwand Kurse	-395'701.90
4415	Aufwand Leistungsprämien	-
4416	Aufwand Kommissionen	-101'554.30
4417	Aufwand Informatik	-121'221.35
4418	Aufwand Marketing QMS	-261'648.80
4419	Aufwand Beiträge Simulatoren	-
4420	Aufwand Reisen / übriger Aufwand	-13'693.65
4421	Auflösung Rückstellung Simu Truck	160'000.00
Total Aufwand		-1'053'750.45
Finanzerfolg		
6840	Finanzaufwand / Bankspesen	-160.45
6850	Zinserträge	326.45
Total Finanzerfolg		166.00
Reinverlust		-5'089.67

Erfolgsrechnung 2006

3.7 Eigenfinanzierung

Total Projektkosten	8'833'000
Zahlung BfE gem. Vertrag	930'000
<i>Jahresvertrag 2006</i>	<i>850'000</i>
<i>Vertrag P+D Projekte</i>	<i>80'000</i>
Eigenfinanzierung	89%

Das Total Projektkosten ist aus der Tabelle in 3.3. übernommen.

Die Zahlungen BfE setzen sich aus dem Jahresvertrag (inkl. Zahlung bei Überfüllung der Ziele) in Höhe von CHF 850'000 und dem Vertrag Zusatzprojekte in Höhe von CHF 80'000 zusammen. Eine Reduzierung der effektiven Beiträge des BfE (Zielerreichung) führt zu einer höheren Eigenfinanzierungsquote.

In der Erfolgsrechnung sind für „Beiträge BfE“ Abgrenzungen gemacht worden. Deswegen unterscheidet sich dieser Betrag von demjenigen in dieser Betrachtung (z.B. Bericht wird 2007 erstellt, daher Erträge abgegrenzt, gemäss P+D Zusatzvertrag erfolgt die Restzahlung ebenfalls erst in 2007).

4 Ausblick

Folgende Haupt-Massnahmen sollen die Produktion und die Bekanntheit von Eco-Drive® steigern (Details sind im Jahresplan 2007 ersichtlich):

- Komplette Neugestaltung der Website
- Aktiver Verkauf durch die QAED (mailings, Verkaufsgespräche)
- Aufbau von Partnerschaften mit diversen Organisationen (AGVS, TCS, VSR usw.)
- Simulatoren an Messen / in Einkaufszentren
- Erweiterung Newsletter auf breite Öffentlichkeit (elektronisch)
- Internes Marketing: die vorbereitete Modularisierung ermöglicht die Einbindung von Eco-Drive® in andere Kurstypen.
- Begleitfahrt für „Altlenker“ wird als neues Produkt platziert.

In Verbindung mit den zusätzlichen Mitteln des Klimarapps sind wir zuversichtlich, die Produktion in den nächsten Jahren bedeutend steigern zu können.

5 Kontaktadressen

Per 1. Januar 2007 hat Reiner Langendorf die Geschäftsführung der QAED übernommen. Ernst Reinhardt wird an bestimmten Projekten weiterarbeiten.

Quality Alliance Eco-Drive®
c/o Ecoprocess AG
Postfach 2251
8022 Zürich
Tel. 043 344 89 89
reiner.langendorf@eco-drive.ch

Neue Adresse ab 1. April 2007:
Badenerstr. 21, 8004 Zürich