

23. Juni 2010

Jahresbericht 2009 des Marktbereichs Mobilität



Abb. 1: Wo einst die Bahn fuhr (Umnutzung eines Bahntrasses in Mendoza, Argentinien)

Bearbeitung:

Hermann Scherrer

Marktbereichsleiter Mobilität

I. Zusammenfassung

Bis 2007 gab es den Sektor Mobilität als Teil der Sektion Rationelle Energieverwendung (RE), die aus dem Technologiebereich Verkehr bestand, zuständig für Förderprojekte im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E), und aus dem Marktbereich Mobilität, zuständig für Aktivitäten zur Marktdurchdringung energieeffizienter Mobilitätslösungen und -produkte. 2008 verstärkte das BFE seine Forschung, durch zusammenlegen aller F&E-Aktivitäten in einer neuen, personell verstärkten Sektion Energieforschung. Der Marktbereich blieb in der ursprünglichen Sektion, die in Sektion Energieeffizienz (EZ) umgetauft wurde.

Der vorliegende Bericht stellt den **Marktbereich Mobilität** vor. Er ist für Fördermassnahmen in Produktlebensphasen zuständig, die der Forschung und Entwicklung (inkl. P&D-Anlagen) nachgelagert sind. Unterstützt werden Pilot- und Demonstrationsprojekte und v.a. Projekte zur beschleunigten Markteinführung und besseren Marktdurchdringung von energieeffizienten Mobilitätsprodukten. Als Schwerpunkte sind definiert, die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge, die Promotion der energieeffizienten Fahrweise und gezielte Aktivitäten im Bereich energieeffiziente Mobilität. Dazu gehören das Programm Mobilitätsmanagement im Unternehmen und die Beteiligung des BFE am DZM (Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK), das vom ARE geleitet wird.

Der Marktbereich hatte seine Stossrichtung in der Sektorstrategie 2006-10 festgelegt. 2008 waren die meisten Massnahmen der Strategie umgesetzt und die Ziele teilweise erreicht. Die Sektorstrategie wurde deshalb revidiert, bzw. für die Restdauer von „EnergieSchweiz, 2. Etappe“ durch die „Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010“ vom 29. Dez. 2008 abgelöst.

Die Jahresergebnisse von 2009 lassen sich wie folgt grob zusammenfassen:

- Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Neuwagenflotte betrug im 2009 6.86 l/100km. Der Verbrauch nahm zum zweiten Mal in Folge um 3.90% ab, der CO₂-Ausstoss sank gar um 4.6%, d.h. um 8 g/km auf neu 167 g/km. Der Erfolg ist dem technischen Fortschritt zu verdanken und weil die Schweizer/innen wieder leichtere und weniger motorisierte Autos kauften. Das erfreuliche Ergebnis reichte aber nicht aus, um das in der Vereinbarung zwischen auto-schweiz und dem UVEK festgelegte Ziel von 6.4 l/100km um ein Jahr verspätet zu erreichen. Der Rückstand aus den Vorjahren war zu gross. Der Bundesrat strebt daher weiterhin griffigere Instrumente auf Gesetzes- und Verordnungsebene an. Dazu gehören ein Bonus-System bei der Automobilsteuer und die Orientierung am EU-Ziel von 130 g/km als durchschnittlicher CO₂-Ausstoss der im Jahr 2015 neu zugelassene Personenwagen.
- Die Agentur Ecocar übertraf sein Ziel bei den Verkaufszahlen von energieeffizienten Fahrzeugen deutlich. Der Erfolg ist v.a. den Elektrozweirädern zu verdanken, wo mit rund 27'000 Fahrzeugen das eindruckliche Vorjahresergebnis von ca. 16'000 Fahrzeugen und das Ziel von 12'000 e-Bikes klar übertroffen wurde. Bei den Hybridautos entspricht das Ergebnis mit 3'903 Fahrzeugen in etwa dem Jahresziel von 4'000 Hybriden. Bei den Gas- und Elektroautos mit je 1'739 (Plan: 3000) bzw. 72 (Plan: 100) wurden die Ziele erneut verfehlt. Eher überraschend ist dieses Mal, dass trotz des momentanen Elektrofahrzeug-Hypes im 2009 nicht einmal das bescheidene Jahresziel von 100 Neuwagen erreicht wurde.
- Bei der Agentur QAED (Quality Alliance EcoDrive), die Fahrzeuglenkern die energieeffiziente Fahrweise vermittelt, stieg die Teilnehmerzahl im Jahr 2009 um 29 Prozent an, von 52'162 (im 2008) auf 67'229 Personen. Die Jahreswirkung nahm gleichzeitig um 80 % zu, von 951 TJ im 2008 auf 1'711 TJ im 2009. Von dieser Wirkung gingen 60 % (125'945 t CO₂) an die Stiftung Klimarappen und 40 % (684 TJ) an EnergieSchweiz. Der im Vergleich mit der Teilnehmerzahl stärkere Anstieg der Wirkung hängt mit der Teilnehmerstruktur zusammen, v.a. mit dem überdurchschnittlichen Wachstum bei den ausgebildeten LKW-Fahrern (von 3'352 auf 5'069).

Im BFE befassen sich weitere Stellen mit Mobilitätsfragen, darunter die **Sektion Energiepolitik**, die für energiepolitische Aufgaben und gesetzliche Massnahmen zuständig ist. Dazu gehören die Planung eines Bonussystems bei der Automobilsteuer, die Integration der energieEtikette in eine umfassendere Umweltetikette Personenwagen und das Ausarbeiten einer verbindlicheren Ersatzlösung für die Zielvereinbarung zwischen UVEK und auto-schweiz. Bereits erwähnt wurde der **Technologiebereich Verkehr**. Er strebt die Verringerung des Energieverbrauchs beim Individualverkehr v.a. mit folgenden Ansätzen an: Leichtere und / oder kleinere Fahrzeuge; Effizientere Antriebsstränge; Optimierte Verhalten beim Fahrzeugkauf.

II. Inhaltsverzeichnis

I.	Zusammenfassung.....	i
II.	Inhaltsverzeichnis.....	ii
III.	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	iii
IV.	Abkürzungsverzeichnis.....	iii
1.	Organisatorisches	5
1.1.	Mobilität und Verkehr im BFE	5
2.	Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte.....	6
2.1.	Übergeordnete Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte	6
2.2.	Stossrichtung und Ziele der Bereichsstrategie Mobilität 2009 - 2010	6
3.	Umsetzung.....	7
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).....	10
3.4.	energieeffiziente Mobilität.....	10
3.4.1.	Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK	10
3.4.2.	Mobilitätsmanagement.....	11
4.	Budget	12
5.	Ausblick.....	13
Anhang 1:	Ihre Ansprechpartner bei Mobilitätsfragen	14
Anhang 2:	Energetische Wirkung des Marktbereichs Mobilität (2009 von Infrac)	15
Anhang 3:	Massnahmenschwerpunkte gemäss Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010	16
A 5.1.1	Energieeffiziente Fahrzeuge	16
A 5.1.2	Energieeffiziente Fahrweise (inkl. Fahrzeugausstattung) EcoDrive®, QAED	18
A 5.1.3	Alternative Treibstoffe.....	18
A 5.1.4	Energieeffiziente Mobilität	19

III. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

- Abb. 1: *Wo einst die Bahn fuhr (Umnutzung eines Bahntrasses in Mendoza, Argentinien)*
 Abb. 2: *Organisation der Mobilität im BFE*
 Abb. 3: *Neue energieEtikette für Occasionsfahrzeuge (seit Febr. 2009)*
 Abb. 4: *CO2-Absenkpfad der Schweizer Neuwagenflotte im Vergleich mit der EU*
 Abb. 5: *Eco-Drive ist schnell gelernt... mit den Eco-Drive Simulatoren*
 Abb. 6: *Leihvelosystem der Stadt Biel (Station integriert in bestehende Veloabstellplätze)*
 Abb. 7: *Ergebnis-Übersicht der Mobilitätsmanagement-Projekte von 2003 bis 2009*

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
LKW	Lastkraftwagen
MM	Mobilitätsmanagement
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 gab es den Sektor Mobilität als Teil der Sektion Rationelle Energieverwendung (RE), die aus dem Technologiebereich Verkehr bestand, zuständig für Förderprojekte im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) und aus dem Marktbereich Mobilität, zuständig für Aktivitäten zur rascheren und besseren Marktdurchdringung energieeffizienter Mobilitätslösungen und -produkte. 2008 verstärkte das BFE seine Forschung, durch zusammenlegen aller F&E-Aktivitäten in einer neuen, personell verstärkten Sektion Energieforschung. Diese Sektion Energieforschung gehört seither zur Abteilung Energiewirtschaft (AEW).

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 ist.

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 aus Mobilitätsicht wichtige Rolle kommt der Agentur EnergieSchweiz für Gemeinden zu, welche das Label Energiestadt verleiht. Die Erlangung des Labels setzt die Erfüllung mobilitätsbezogener Ziele und Massnahmen voraus. Damit übt OG einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Gemeindebevölkerung, auf das Verhalten der Zupendler und auf die mobilitätsbezogenen Entscheide der ortsansässigen Unternehmen aus.

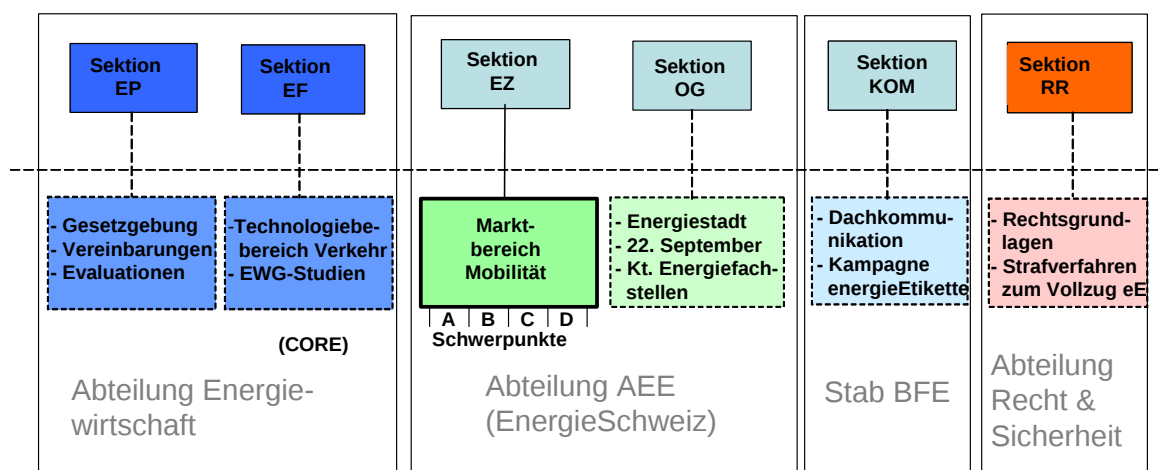


Abb. 2: Organisation der Mobilität im BFE

Der **Technologiebereich Verkehr** 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:

www.bfe.admin.ch/themen/00507/00509/index.html?lang=de&dossier_id=01155

Die **Sektion Energiepolitik** (EP) gehört zur gleichen Abteilung wie der Technologiebereich Verkehr. Die Sektion ist für die Definition gesetzlicher 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 für die Zielvereinbarung zwischen dem UVEK und auto-schweiz. EP lässt zudem Energiewirtschaftliche Grundlagen (EWG-Studien) ausarbeiten, veranlasst Evaluationen und ermittelt die Wirkung von EnergieSchweiz.

Das Kommunikationskonzept von EnergieSchweiz, wozu kampagnenartige Aktivitäten zur Promotion von Energieeffizienzverbesserungen in der Mobilität gehören, wird von der Sektion **Kommunikation** (KOM) organisiert. Beispiele aus dem Jahr 2009 sind die Affenspots zu Reifen pumpen und zur Energieetikette Personenwagen sowie die Extrablätter für Hausbesitzer und für kleine und mittlere Unternehmen (KMU).

2. Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte

2.1. Übergeordnete Zielsetzungen und Massnahmenschwerpunkte

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

- Reduktion des CO₂-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 als Massnahmenschwerpunkte bestimmt: „energieeffiziente Fahrzeuge“, „alternative Treibstoffe“ und „Verhaltensänderung“. Unter „Verhaltensänderung“ sind aufgeführt: „Mobilitätsplattformen“, „Mobilitätsmanagement“ und „energieeffiziente Fahrweise“. Das Projekt „Mobilitätsplattformen“ (Mobilitätszentralen u.ä.) musste im 2006 infolge Budgetkürzungen aber aufgegeben werden.

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 so auch zur Reduktion des CO₂-Ausstosses der Mobilität beizutragen. Im Vordergrund stehen Projekte, die zum energiebewussten Kauf-, Fahr- und Mobilitätsverhalten beitragen. Konkret geht es um Massnahmen, zur Senkung des Energieverbrauchs der Neuwagen (Umsetzung energieEtikette PW, Promotion effiziente Fahrzeuge), um Massnahmen, die zu energieeffizientem Fahrzeugeinsatz führen (EcoDrive, Reifen pumpen etc.) und um solche, die mittels Anreizen bzw. der Verbesserung der Rahmenbedingungen die Nutzung verbrauchsarmer Fortbewegungsmittel attraktiv machen oder zur besseren Fahrzeugauslastung führen (wie z.B. Mobilitätsmanagement im Unternehmen).

Die Zielvorgaben, die Massnahmenschwerpunkte und Fördergrundsätze des Marktbereichs Mobilität basieren auf der Amtstrategie und der Programmstrategie für EnergieSchweiz, 2. Etappe. Sie sind in der Bereichsstrategie Mobilität 2009 - 2010 vom 29. Dezember 2008 festgelegt und in Anhang 3 des vorliegenden Jahresberichts 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 das Programm Mobilitätsmanagement im Unternehmen (2009-12) und die Aufgaben rund um energieEtikette Personenwagen (Anhang 3.6 EnV), darunter die jährliche Aktualisierung des Verbrauchskatalogs mit der Fahrzeugliste und die Vollzugskontrolle (beides TCS) und 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 Effizienzkategorien der energieEtikette für Neuwagen werden im Zweijahresrhythmus überprüft und der technischen Entwicklung angepasst. Die letzte Anpassung erfolgte im Juli 2008. Die nächste **Aktualisierung der Kategoriegrenzen** ist per 1. Juli 2010 fällig. 2009 war somit ein Zwischenjahr, das genutzt werden konnte, um die verschiedentlich v.a. von Garagen angeregte Öffnung der energieEtikette für Occasionsfahrzeuge zu prüfen und zu vollziehen.

Seit Februar 2009 können unter www.energieetikette.ch speziell gekennzeichnete „energieEtiketten für Occasionen“ generiert werden (siehe Abb. 3). Diese Etikette ist freiwillig, d.h. im Gegensatz zu Neuwagen besteht für die Etikette keine Anbringungspflicht. Die Lancierung der Etikette verlief reibungslos und ohne jegliche Reklamationen. Befürchtungen betreffend Mängel bei der Datenqualität von älteren Typgenehmigungen erwiesen sich zum Glück als unbegründet.

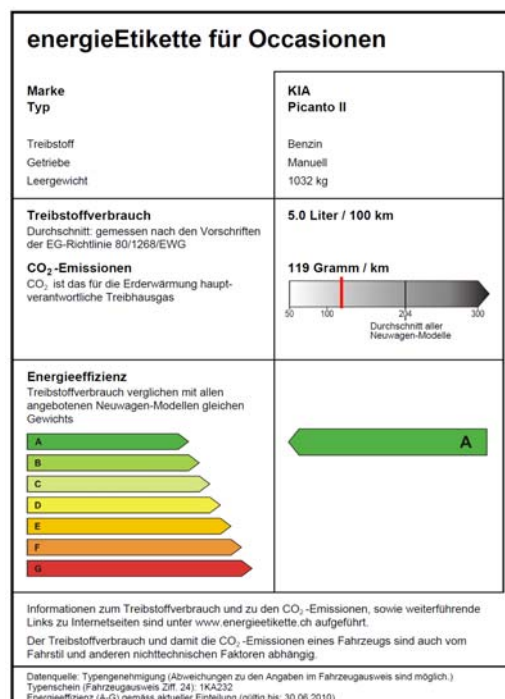


Abb. 3: Neue energieEtikette für Occasionsfahrzeuge (seit Febr. 2009)

Seit der Lancierung werden unter www.energieetikette.ch monatlich etwa 1'000 Etiketten für Occasionsfahrzeuge erstellt. Demgegenüber wurden im 2009 pro Monat durchschnittlich 9'777 energieEtiketten für Neuwagen und 11'677 Fahrzeuglisten generiert. Der leichte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (2008):

10'525 Etiketten, 13'692 Fahrzeuglisten) dürfte damit zusammenhängen, dass im Gegensatz zu 2008, im 2009 die Kategoriegrenzen unverändert blieben.

Im Juni 2009 erschien der aktualisierte Verbrauchskatalog 2009, den der TCS und das BFE (Energie-Schweiz) gemeinsam herausgeben. Der Katalog kann unter www.energieetikette.ch auch in elektronischer Form abgerufen werden.

Der Vollzug von Anhang 3.6 EnV wird durch Fachleute des Touring Club Schweiz (TCS) kontrolliert. Resultate und der Schlussbericht des 6. Kontrolljahres (Juli 08 - Juni 09) sind unter www.energieetikette.ch (siehe: Berichte und Broschüren) veröffentlicht. Die schon im Vorjahr recht hohe **Vollzugsqualität** hat sich 2009 noch weiter verbessert. 95.4 Prozent (2008: 92.7 %) der kontrollierten Neuwagen waren mit der energieEtikette PW ausgestattet und 93.0 Prozent (Vorjahr: 87.7 %) der ausgestellten Autos waren korrekt etikettiert. Häufigste Mängel waren falsche oder fehlende Verbrauchs- und CO₂-Angaben (bei je 1.2 % der Fahrzeuge).

Handlungsbedarf besteht nach wie vor beim Verbrauchskatalog, der beim Neuwagenhändler aufliegen muss und gratis an Kaufinteressierte abzugeben ist. Dieser Katalog fehlte im 2009 noch immer bei 13.1 Prozent (2008: 16.9 %) der kontrollierten Markenvertretungen.

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 2009 35 %.

Die Jahresziele der Agentur EcoCar und die konkrete Umsetzung sind in Jahresplänen und in der Jahresverfügung festgelegt. Die Jahresverfügung 2009 enthielt folgende Inverkehrsetzungsziele; 4'000 Hybrid-, 3'000 Erdgas- und 100 Elektrofahrzeuge sowie 12'000 Elektro-2-Räder. Das Gesamtziel von 19'100 Fahrzeugen mit alternativem Antriebe wurde deutlich übertroffen. Dieser Erfolg ist den Elektrozweirädern zu verdanken, wo mit rund 27'000 Fahrzeugen das eindruckliche Vorjahresergebnis (16'000 Stück) klar übertroffen wurde. Bei den Hybridautos entspricht das Ergebnis mit 3'903 Fahrzeugen (2008: 3'120) in etwa dem Jahresziel. Bei den Gas- und Elektroautos wurden die Ziele mit 1'739 (2008: 1'333) bzw. 72 (2008: 43) Fahrzeugen erneut verfehlt. Am meisten überrascht dieses Mal, dass trotz momentanem Elektrofahrzeug-Hype nicht einmal das bescheidene Jahresziel von 100 Neuzulassungen erreicht wurde. Hauptursachen dürften sein, geringe Reichweite bei hohem Mehrpreis (teure Batterie) sowie das noch immer fehlende Angebot an serienproduzierten Elektroautos.

3.1.3. Treibstoffverbrauch der Schweizer Neuwagenflotte

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Schweizer Neuwagenflotte betrug im 2009 6.86 l/100km. Er nahm damit zum zweiten Mal in Folge um 3.9 Prozent ab. Der CO₂-Ausstoss sank sogar um 4.6 Prozent, d.h. um 8 g/km auf neu 167 g/km. Dieser Erfolg ist dem technischen Fortschritt zu verdanken und dem Umstand, dass die Schweizer/innen zum zweiten Mal in Folge leichtere und weniger motorisierte Autos kauften. Nach der erstmaligen Gewichtsabnahme im 2008 um 29 kg ging das Fahrzeugleergewicht um weitere 25 kg zurück, auf den neuen Durchschnittswert von 1'448 kg. Die Trendumkehr ist insofern von grosser Bedeutung, weil pro 100 kg Mindergewicht der Treibstoffverbrauch um etwa 0.5 l pro 100km abnimmt. Auffällig war die Reduktion des mittleren Hubraums der Neuwagen um 72 cm³, von 1'908 cm³ im 2008 auf 1'836 cm³ im 2009. Der Hubraum lag damit erstmals seit 1990 unter 1'900 cm³.

Laut der „14. Berichterstattung“ von auto-schweiz über den Treibstoffverbrauch der Neuwagen (siehe energieetikette.ch, Berichte und Broschüren) bzw. gemäss einer „von auto-schweiz erstellten Statistik nach Segmenten, haben die Microwagen ihren Marktanteil wiederum erhöhen können, in der Ober- und der Luxusklasse hingegen gab es einen Einbruch“. Diese Segmentverschiebung dürfte auf zwei Ursachenkomplexe zurückzuführen sein: a.) der Rückgang beim Luxussegment deutet auf einen konjunkturellen Einfluss; b) das Wachstum bei den Microwagen (trotz geringerem Fahrzeugabsatz), aber auch der im Vergleich zur EU stärkere Rückgang der Verbrauchs bzw. der CO₂-Emissionen (siehe Abb. 4) sind Hinweise

dafür, dass die energieEtikette eine immer stärkere Wirkung entfaltet. Drei Massnahmen dürften dabei eine entscheidende Rolle gespielt haben:

1. die Revision von Anhang 3.6 der EnV (energieEtikette PW) per 1. Juli 2006, insbesondere die Reduktion des Gewichtseinflusses auf die Energieeffizienzkategorie.
2. Ein Kommunikationsziel für das Jahr 2007 war die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Gewichtsproblematik. Wie zahlreiche Medienberichte und politische Vorstösse belegen, wurde das Thema damals von Medien, von Verwaltung und Politikern aufgegriffen.
3. Mehrere Kantone führten im 2008 und 2009 Bonus- bzw. Bonus-Malus-Systeme bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer ein. Diese basieren auf Angaben der energieEtikette Personenwagen.

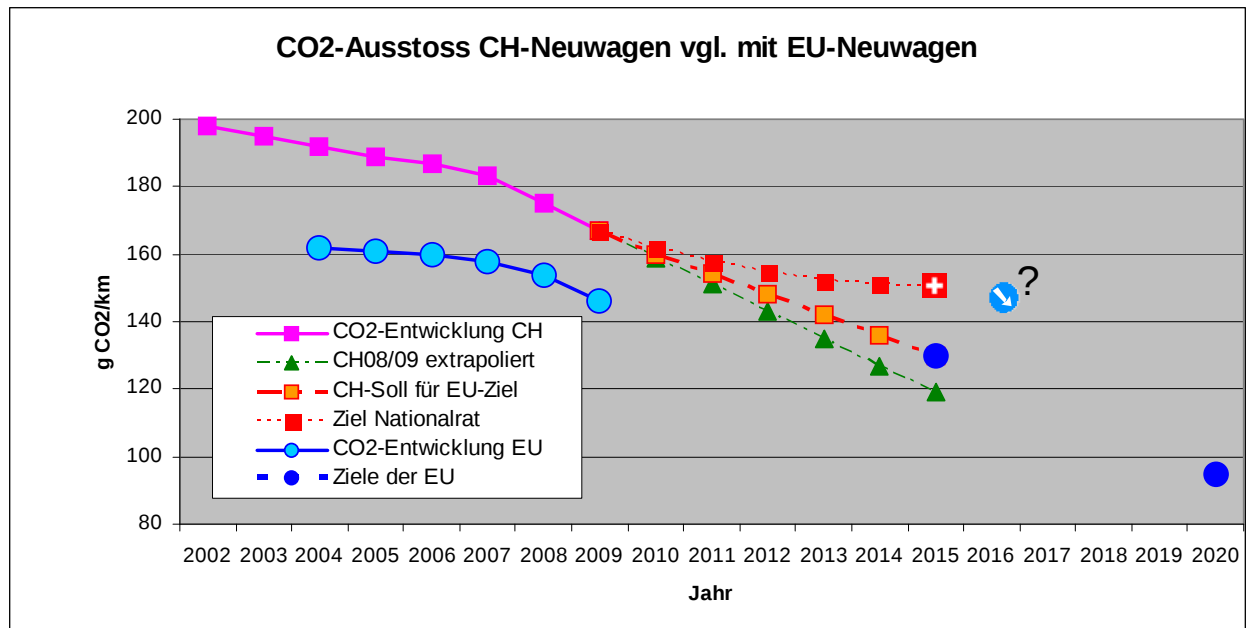


Abb. 4: CO₂-Absenkpfad der Schweizer Neuwagenflotte im Vergleich mit der EU

Das erfreuliche Ergebnis der letzten zwei Jahre reichte aber nicht aus, um das in der Vereinbarung zwischen dem UVEK und auto-schweiz festgelegte Ziel von 6.4 l/100km mit einem Jahr Verspätung zu erreichen. Der Rückstand aus den Vorjahren war zu gross. Der Bundesrat strebt daher weiterhin griffigere Instrumente auf Gesetzes- und Verordnungsebene an. Dazu gehören ein Bonus-System bei der Automobilsteuer und die Orientierung am EU-Ziel von 130 g/km, als durchschnittlicher CO₂-Ausstoss der im Jahr 2015 neu zugelassene Personenwagen. Wie es diesbezüglich weitergehen könnte, ist in Abb. 4 skizziert.

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 Eidgenössische Parlament eine Revision des Mineralölsteuergesetzes. Danach sind biogene Treibstoffe (Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen mit einer positiven Gesamtkobilanz, die zusätzliche soziale Kriterien erfüllen) von der Mineralölsteuer befreit und die Steuer für Erdgas wurde um 40 Rappen je Liter gesenkt. Die Steuerausfälle werden durch eine Mehrbelastung des Benzins (nicht aber beim steuerlich bereits begünstigten Diesel) kompensiert. Die Anpassungen traten per 1. Juli 2008 in Kraft.

Die Steuerbefreiung fördert die Nutzung und Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen (v.a. Abfallstoffe) für die Treibstoffherzeugung und macht biogene Treibstoffe gegenüber fossilen Treibstoffen konkurrenzfähiger, womit das Angebot steigt. Diese angebotsseitige Förderung hat den Vorteil, dass sie den eigentlichen (Energie-)Verbrauch nicht fördert. Der kleine Unterschied ist wichtig, damit der ineffiziente Energieeinsatz nicht unterstützt, denn auch E85- und ähnliche Fahrzeuge können ineffiziente Verbraucher sein.

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 Jahresziele** und die konkrete Umsetzung sind in Jahresplänen und im Jahresvertrag festgelegt. Die Leistungsabgeltung erfolgt bei QAED zu rund zwei Dritteln aufgrund des energetischen Wirkungsnachweises. Ein so hoher wirkungsbezogener Beitragsanteil, bzw. das grössere unternehmerische Risiko, verlangen im Gegenzug die Gewährung eines etwas grösseren unternehmerischen Gestaltungsspielraums als dies bei anderen Projekten der Fall ist.

Seit 2007 erhält QAED zusätzliche Fördermittel von der Stiftung **Klimarappen**. Als Verteilschlüssel für die im 2009 erzielte Wirkung wurde mit der Stiftung ein Anteil von 60 % für den Klimarappen und von 40 % für EnergieSchweiz festgelegt.



Abb. 5: Eco-Drive ist schnell gelernt... mit den Eco-Drive Simulatoren (Quelle: QAED)

Als Wirkungsziel für 2009 budgetierte QAED eine energetische Wirkung von 1'160 TJ (davon 464.2 TJ für das Programm EnergieSchweiz) bzw. eine CO²-Einsparung von 85'759 t CO². Mit einem Jahresergebnis von 1'711 TJ (davon 864.2 TJ für EnergieSchweiz) bzw. 125'945 t CO² wurden die Jahresziele 2009 deutlich übertroffen. Bemerkenswert ist die Steigerung von 80 Prozent gegenüber dem Vorjahresergebnis (951 TJ). Die Teilnehmerzahl stieg gegenüber 2008 zwar nur um 29 Prozent an (von 52'162 auf 67'229 TN). Die Zunahme war jedoch bei den Teilnehmergruppen am grössten, die den höchsten energetischen Wirkungsbeitrag leisten, bei den LKW-Fahrern (5'069 vs. 3352 TN im 2008) und bei Fahrlehrern und Experten (468 vs. 278 TN im 2008)

Erstmals wurden im Jahr 2009 reguläre Kurse für Baumaschinen durchgeführt. Für die Durchführung war „avesco“ verantwortlich. Insgesamt wurden 132 Teilnehmer geschult. Je nach Maschinenart wurde eine Energieeinsparung zwischen 2.5 (Dozer, Kettenlader) und 7.5 Prozent (Radlader) angerechnet, woraus eine Gesamteinsparung von 22 TJ resultierte.

Das erfreuliche Gesamtergebnis von QAED ist umso erfreulicher, als die Wirkungsanrechnung pro Neulenker/in pro Jahr um weitere 10 Prozent abnimmt. Im 2009 wurde die Wirkung der Neulenker Ausbildung noch zu 50 Prozent angerechnet. Per 1. Sept. 2009 trat zudem ein gesetzliches Aus- und Weiterbildungsobligatorium für Fahrer schwerer Nutzfahrzeuge in Kraft. Chauffeure müssen bis ins Jahr 2014 entsprechende Kursbesuche nachweisen. Dazu gehört auch die energieeffiziente Fahrweise. Allerdings wurden keine Pflichtfächer festgelegt. Dennoch wird EcoDrive für LKW-Fahrer damit teilweise zum Selbstläufer, so dass ab 2010 die erzielten Energieeinsparungen nicht mehr vollständig der QAED angerechnet werden.

3.4. energieeffiziente Mobilität

3.4.1. Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK

Das BFE beteiligt sich im Sinne eines koordinierten und effizienten Mitteleinsatzes zusammen mit dem ARE und dem BAFU im Rahmen einer Pilotphase am Dienstleistungszentrum zur Förderung innovativer und nachhaltiger Mobilitätsprojekte (DZM) des UVEK. Mit der vierten Ausschreibungsrunde endete der

Pilotversuch, welcher zwischen 2006 und 2009 durchgeführt wurde, mit einem Abschlussbericht. Dieser Bericht ist auf der Webseite des ARE zu finden (in der rechten Spalte unter "Dokumente"):

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de>

Diese Evaluation „hat gezeigt, dass das DZM die Effizienz der Leistungserbringung innerhalb des UVEK steigern konnte. Mit dem Zentrum konnte erreicht werden, dass Projektanfragen die nachhaltige und innovative Mobilität betreffend, kanalisiert und an das DZM verwiesen wurden, womit in erster Linie das GS aber auch die weiteren UVEK-Verkehrsämter entlastet werden konnten.“ Neben dieser und weiteren Schlussfolgerungen sind im Bericht auch die bisher unterstützten Projekte aufgeführt.

Aufgrund der zahlreichen positiven Erfahrungen beschloss die Koordinationskonferenz Verkehr des UVEK (KKV) das Dienstleistungszentrum 2010 in eine Konsolidierungsphase überzuführen, welche bis Ende 2014 befristet ist. Die 5. Ausschreibungsrunde wurde im Dezember 2009 lanciert (nähere Informationen sind auf der Homepage des ARE publiziert).

Im Rahmen der 4. Vergaberunde hatte das DZM dem BFE im Jahr 2009 zwei neue Projekte zur Finanzierung zugewiesen. Bei beiden Projekten handelte es sich um innovative Veloverleihsysteme, um das automatische Veloverleihsystem der der Stadt Biel und das automatisierte Veloausleihsystem am Bahnhof der Rent a Bike AG, Sursee.

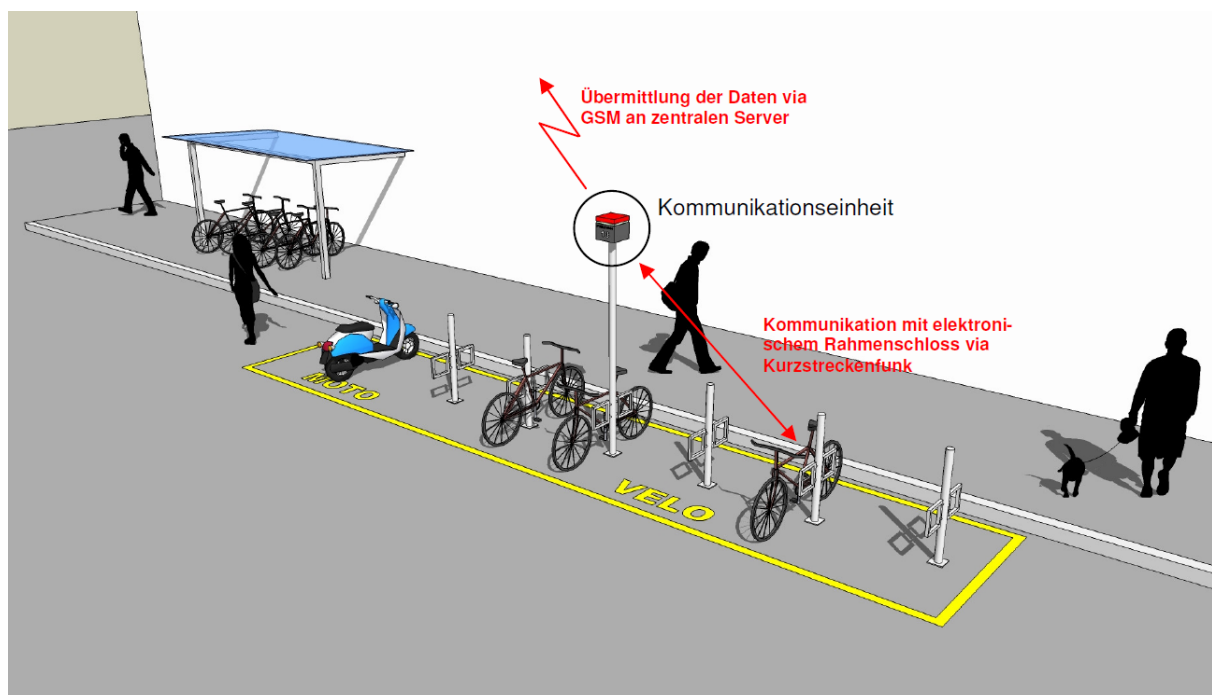


Abb. 6: Leihvelosystem der Stadt Biel (Station integriert in bestehende Veloabstellplätze)

3.4.2. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird als mobilitätsspezifischer Teil des übergeordneten Managementsystems verstanden. Diese Verankerung im Managementsystem soll die Umsetzung von Mobilitätsmanagement auch längerfristig im Unternehmen verankern.

Mobilitätsmanagement (MM) soll über Mobilitätsstrategien in Kantonen und Gemeinden auf allen Ebenen institutionalisiert werden. Insbesondere Gemeinden sind für wichtige Rahmenbedingungen verantwortlich, die das Mobilitätsverhalten der ortsansässigen Bevölkerung, der Zupendler/innen und die mobilitätsbezogenen Entscheide der Unternehmen beeinflussen. Andererseits liegt es im Interesse der Gemeinden, wenn sie Ansprüche und von Unternehmen (z.B. betreffend ÖV-Angebot, Radwege etc.) bündeln und so besser koordinieren kann. Gemeinden sind daher als Multiplikatoren und Partner der MM-Kampagne besonders geeignet, weshalb EnergieSchweiz bei diesem Thema eng mit EnergieSchweiz für Gemeinden zusammenarbeitet.

Quantitatives Ziel der seit Ende 2005 laufenden Kampagne „Mobilitätsmanagement im Unternehmen“ von EnergieSchweiz für Gemeinden (siehe www.energiestadt.ch) war es, innert 3 Jahren zusammen mit 30 Teil-Projektträgern (v.a. Gemeinden) in 100 Unternehmen Mobilitätsmanagement einzuführen. Die Kampagne erreichte dieses Ziel nicht vollständig, insb. weil sich der Zeitplan für manche Gemeinden und Unternehmen als zu ehrgeizig erwies. Das Interesse bei Gemeinden, bei weiteren Organisationen und Unternehmen war aber erwartungsgemäss gross. Insgesamt erfüllten 29 Projekte die Aufnahmebedingungen und wurden bewilligt. Ihr kumuliertes Ziel war es, 146 Unternehmen bei der Einführung von MM zu unterstützen. 110 Betriebe hatten rechtzeitig eine erste Massnahme umgesetzt und wären bei vollständiger Einführung verrechenbar gewesen (siehe Abb. 7).

Im Sommer 2009 wurde die Kampagne mit einer „Erfolgsprognose“ (siehe Bericht: www.energiestadt.ch) basierend auf den Angaben von 91 Unternehmen abgeschlossen. Bei Kampagnenende hatten schliesslich 75 Unternehmen MM so weit umgesetzt, dass ein Unterstützungsanspruch gegeben war.

Stand Dez. 2009	Projekte (v.a. Gemeinden)		Unternehmen		
	bewilligt	erfolgreich	angemeldet	verrechenbar	abgerechnet
Pilotphase 03-04	7	6 (7)	26		13
Kampagne 05-08	29	23	146	110	75
Programm 09-12 (laufend)	10		56		

Abb. 7: Ergebnis-Übersicht der Mobilitätsmanagement-Projekte von 2003 bis 2009

Aufgrund der insgesamt positiven Ergebnisse und einer weiterhin bestehenden Nachfrage bei Gemeinden und Unternehmen, wurde die Kampagne 2009 in ein Mehrjahresprogramm 2009 bis 2012 übergeleitet. Gegenüber dem abgeschlossenen Programm wurden die für verschiedene Organisationen zu engen Terminvorgaben gelockert und der Finanzierungsmechanismus stärker auf die Ergebnisse ausgerichtet.

4. Budget

Das Budget des Marktbereichs Mobilität betrug 3.3 Mio. Franken. Die Ausgaben 2009 beliefen sich schliesslich auf 2.9 Mio. Franken. Die Differenz ist v.a. auf die Verschiebung der Projektes „beste Reifen“ und Verzögerungen beim DZM und bei MM im Unternehmen zurückzuführen.

Die Das Budget für 2010 beträgt 3.0 Mio. Franken. Die Mittel verteilen sich wie folgt:

Schwerpunkt	2008	2009	2010 (Budget)
TP 0053: Energieeffiziente Fahrzeuge & Kaufverhalten (seit 2009 mit EcoCar)	1'850	1'626	1'740
TP 0079: Energieeffizienz im Verkehr (bis 2008 mit Agentur Eco-Car)	153	95	-
TP 0055: Energieeffiziente Mobilität (MM, DZM u.ä.) und Fahrweise (Agentur QAED)	1'300	1'153	1'296
Summe (in 1000 Franken)	3'303	2'874	3'036

5. Ausblick

Der Marktbereich hatte seine Stossrichtung in der Sektorstrategie 2006-10 festgelegt. 2008 waren die meisten Massnahmen der Strategie umgesetzt und die Ziele teilweise erreicht. Die Sektorstrategie wurde deshalb revidiert, bzw. für die Restdauer von „EnergieSchweiz, 2. Etappe“ durch die „Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010“ vom 29. Dez. 2008 abgelöst (siehe Auszug zum Umsetzungsstand in Anhang 3).

Im Umsetzungsjahr 2010 stehen beim Schwerpunkt **energieeffiziente Fahrzeuge** folgende Massnahmen im Zentrum:

- **energieEtikette Personenwagen**
Im Frühjahr 2010 entscheidet der Bundesrat, ob die energieEtikette Personenwagen in eine neue umfassendere Umweltetikette überführt wird. Bis zum Bundesratsentscheid wird eine Variantenplanung erforderlich, damit die Grundlagen zur Einführung der Umweltetikette rechtzeitig bereit sind. Bewährte Instrumente wie die Webseite und der Verbrauchskatalog werden übernommen. Sobald der Bundesrat entschieden hat wie es weiter geht, kann das Instrumentarium gezielt darauf ausgerichtet und weiter ausgebaut bzw. noch nutzerfreundlicher ausgestaltet werden.
- **Agentur EcoCar**
Die bisherigen Massnahmen werden weitgehend unverändert weitergeführt. Jedoch erfolgt eine kontinuierliche Ausrichtung auf sich ändernde Marktverhältnisse, v.a. das Fahrzeugangebot. Bei den Antriebstechnologien ist z.Z. Einiges in Bewegung. Der Elektromobilität kommt in der Kommunikation wieder eine zentrale Bedeutung zu, obwohl bei Plug-In-Hybriden und reinen Elektrofahrzeugen im 2010 noch kein Durchbruch zu erwarten ist. Daher ist es wichtig, die Kommunikation auch auf Fahrzeugtechnologien und Fahrzeuge auszurichten, die heute angeboten werden, d.h. auf Hybride und Gasfahrzeuge. Bei den Elektrozweirädern verschiebt sich der Schwerpunkt mehr zu den E-Scootern, nachdem der e-Bikeabsatz immer mehr zum Selbstläufer wird.

Auch beim Schwerpunkt **energieeffiziente Fahrweise** „EcoDrive“ werden die bisherigen Massnahmen weitgehend unverändert weitergeführt. Die Agentur QAED hat die energetischen Jahresziele 2009 sowie die Vorjahresergebnisse deutlich übertroffen. Der Aufwärtstrend soll sich im 2010 weiter fortsetzen. Dafür sind aber auch gesetzliche Rahmenbedingungen mitverantwortlich, weshalb die anrechenbare Wirkung für Neulenkende und für LKW-Fahrer im 2010 reduziert. Im 2010 folgt zudem eine 2. Kampagne „Reifen pumpen“. Neben Coop Mineralöl wird sich dieses Mal auch Pneu Egger daran beteiligen.

Die EU hat im 2009 eine Richtlinie für ein Reifenlabel erlassen. Dieses umfasst die Kriterien „Nasshaftung“, (Sicherheit), „Lärm“ und „Rollwiderstand“ (Energieeffizienz). Die Umsetzung ist in der EU ab Nov. 2012 Pflicht. Es ist davon auszugehen, dass die Schweiz diese Warendecklaration gleichzeitig einführen wird. Das Thema „sichere, lärmarme und energieeffiziente **Reifen**“ soll bereits im 2010 auf freiwilliger Basis lanciert werden und zwar basierend auf einer Zusammenarbeit zwischen BAFU, ASTRA und dem BFE unter Einbezug der Branche (v.a. TCS, AGVS und Reifenhändlerverband).

Bei der **energieeffizienten Mobilität** konzentrieren wir uns im 2010 auf folgende Teilschwerpunkte:

- Umsetzen des Programms Mobilitätsmanagement im Unternehmen. Lancieren von mobitool.ch als umfassendes, zusätzliches Hilfsmittel für Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen. Entwickeln eines Mobilitätsmanagementprojektes und -angebotes für mittlere und grössere Veranstaltungen.
- Beteiligung an Konsolidierungsphase des DZM und insbesondere an der 5. Ausschreibungsrunde mit Eingabetermin 31. März 2010. Formulieren und Festlegen eines thematischen Schwerpunktes für die 6. Ausschreibungsrunde.

Die grösste Herausforderung stellt im 2010 aber die Folgeplanung „EnergieSchweiz nach 2010“ dar. So sind die Massnahmenswerpunkte und die Projekte zu definieren und detailliert auszuformulieren. Nach den Sommerferien soll ein grosser Teil der Projekte öffentlich ausgeschrieben werden, so dass die Vergabe im 4. Quartal 2010 erfolgen und die Umsetzung vertraglich geregelt werden kann. Welche Schwerpunkte tatsächlich schon im 2010 lanciert werden können, hängt von den zur Verfügung stehenden Ressourcen ab (Budget und personelle Ressourcen).

Anhang 1: Ihre Ansprechpartner bei Mobilitätsfragen

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

Anhang 2: Energetische Wirkung des Marktbereichs Mobilität (2009 von Infrass)

Siehe „Quantitative Sektorwirkungen“ (Seite Marktbereich Mobilität) des Jahresberichts von INFRAS über die Wirkungsanalyse 2009, welche dem Jahresbericht 2009 von EnergieSchweiz ebenfalls beiliegt.

Anhang 3: Massnahmenswerpunkte gemäss Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010

Die Ziele der Sektorstrategie Mobilität 2006 bis 2010 waren 2008 weitgehend erreicht, so dass die Sektorstrategie überarbeitet und von der Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010 abgelöst wurde. Der folgende Text ist die **Wiedergabe der „Massnahmenswerpunkte“ aus Kap. 5.1 der Bereichsstrategie Mobilität 2009 – 2010 vom 29. Dez. 2008. Aktualisiert wurde einzig der Stand der Umsetzung per 31. Dez. 2009:**

„Die folgenden Unterkapitel zitieren in der Einleitung jeweils die in der Strategie für EnergieSchweiz 2006 – 2010 unter Schwerpunkt 5 gemachte Einschätzung mit den dort festgelegten Massnahmen. Sodann wird der Stand der Umsetzung kurz aufgezeigt, bevor jeweils neue Ziele und möglichst strategiekonforme und Ziel führende Massnahmen definiert werden.“

A 5.1.1 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 CO₂-Ausstosses der Neuwagenflotte.“

Zielvorgaben gemäss EnergieSchweiz-Strategie sind: „Verstärkung der Kommunikation. Elimination von Schwachpunkten der energieEtikette (u.a. Korrektur Bewertung schwerer Fahrzeug und Verbesserung der Aussagekraft hinsichtlich sparsamer Fahrzeuge)“.

Stand Umsetzung: Die Schwachpunkte der energieEtikette wurden mit der Revision von Anhang 3.6 EnV per 1.7.08 eliminiert. Das Ziel wird damit in dieser Form als erfüllt betrachtet.

Neue Einzelziele:	Messgrösse
Attraktivität von und Zugriffe auf Webseite www.energieetikette.ch nehmen weiter zu:	(Indexiert: Bezug zu Inverkehrsetzg. 08)
• Anstieg beim Erstellen von Fahrzeuglisten	200'000 im 2009
• Anstieg beim Erstellen von Etiketten (Neuwagen, Occasionen zusammen)	150'000 im 2009

Massnahmen	Partner	Termin	Stand 12/09
Bewährte Instrumente (www.energieetikette.ch , Fahrzeugkataloge, Vollzugskontrolle energieEtikette, Berichterstattung Flottenverbrauch) im bisherigen Rahmen weiterführen und gezielt weiter ausbauen (z.B. Berechnungstool effiziente Fahrzeuge) Lancierung energieEtikette für Gebrauchtwagen	ASTRA autoschweiz, AGVS, TCS, VCS, Euro- taxGlass	Ständig 1. Q. 09	In Arbeit Erl. Febr.09
Verstärkte Kommunikation. Mit den wichtigsten Partnern abgestimmte Kommunikationsplanung mit gezielten Informationen an Fahrzeughandel und Öffentlichkeit (inkl. kampagnenartige Elemente). Re-Integration des AGVS in das Partnernetzwerk sowie Auf- und Ausbau der Kontakte zu Dienstleistern im Bereich Fahrzeuge und Zubehör Aufbau eines systemat. Dialoges mit den Kantonen	KOM, EP, RR. autoschweiz, TCS, VCS, EcoCar. auto-i-dat, EcoCar4You, Eurotax asa	Regelmässige Aktualisierung Bis Ende 2009 Bis 1. Q. 2010	In Arbeit Zusammenarbeit eingeleitet (in Arbeit) hängig
Aktive Beteiligung an Planung, Einführung und Umsetzung der umweltEtikette	EP / BAFU (Co-Leitung)	Einführung im Jan. 2010	In Arbeit

Bei Verzögerung Mitgestalten der Revision von Anhang 3.6 EnV (Ziel: Wirksamkeit weiter stärken)	EP	Planung bis Ende 2009	Entscheid per 12/09 hängig
---	----	-----------------------	----------------------------

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.“ „Wirkungsabschätzung ex ante ist erstellt“.

Stand Umsetzung: Der Klimarappen bewilligte kein Projekt, das sich auf die Promotion energieeffizienter Fahrzeuge spezialisiert. Dies dürfte v.a. mit dem Fehlen eines wissenschaftlich fundierten Wirkungsnachweises für solche (indirekte) Kommunikationsmassnahmen zusammenhängen.

Ein Wirkungsmodell ex-ante für die Wirkungsabschätzung der Agentur EcoCar ist erstellt. Die meisten Modellannahmen sind jedoch nicht wissenschaftlich überprüft. Das Modell dient daher einzig internen Planungs- und Abrechnungsprozessen.

Einzelziele:	Messgrösse
Erhöhung des Gasfahrzeugbestandes, des Hybrid- und Elektrofahrzeugbestands und der Elektro-Zweiräder. EnergieSchweiz-Ziel ist Ziel von EcoCar	80'000 Fz. Im 2010
Nutzen von Synergien innerhalb der Agentur EcoCar und Steigerung der Mitteleffizienz	2009 und 2010 im Vergleich mit 2008

Massnahmen	Partner	Termin	Stand 12/09
Beschluss und Umsetzung einer Gemeinschaftsstrategie durch die Agentur EcoCar	EcoCar-Partner	Umsetzung ab 2009	erledigt
Weitere Ziele/Massnahmen werden nach Vorliegen und in Abhängigkeit der Agenturstrategie definiert	EcoCar	Im 2009	Teilweise erledigt
Bei Bedarf Formulierung (und öffentliche Ausschreibung) eines Folgeprogramms zur Promotion effizienter Fahrzeuge	offen	bis 2010	In Arbeit für ECH nach 2010

c) Bonus-Malus Personenwagen

„Um den Zielen im Treibstoffbereich näher zu kommen, ist ein Anreizsystem unabdingbar.“ „Besteuerung von Treibstoffen“

Stand Umsetzung: Die Verantwortung für das Projekt liegt bei EP. Die UREK-S hat einem Bonus-System im Herbst 08 zugestimmt. Eine öffentliche Vernehmlassung erfolgt im 1. Quartal 2009.

Einzelziel des Marktbereichs Mobilität:	Messgrösse
Synergien zu den Massnahmen in Zusammenhang mit der energieEtikette PW schaffen und nutzen	Anzahl Zugriffe auf energieetikette.ch

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/09
Ist Teil der Massnahmen von energieEtikette PW	EP		hängig

d) Kantonale Motorfahrzeugsteuern

„Kantonale, staatsquoten-neutrale 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.“

Stand Umsetzung: Die Federführung und die Kontakte zur asa laufen über die Sektion EP. Die asa hat den Kantonen im 2007 ein harmonisiertes Rabattmodell empfohlen. Die Umsetzung ist angelaufen.

Einzelziel des Marktbereichs Mobilität:	Messgrösse
Synergien zu den Massnahmen in Zusammenhang mit der energieEtikette PW schaffen und nutzen	Anzahl Zugriffe auf energieetikette.ch

Massnahmen	Partner	Termin	
Erstellen, unterhalten und kommunizieren einer Übersicht über die differenzierte Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer	EP, EcoCar und Kantone	laufend	quartalsweise Aktualisierung
Motivieren von Versicherungen und Leasingagentur zur Differenzierung ihrer Prämien	Versicherungen, Leasing	laufend	jährliche Aktualisierung

A 5.1.2 Energieeffiziente Fahrweise (inkl. Fahrzeugausstattung) 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.“

Stand Umsetzung: EcoDrive wird seit 2007 zusätzlich durch Mittel aus dem Klimarappen unterstützt. Ein jährlich steigender Anteil der erzielten energetischen Wirkung wird dem Klimarappen angerechnet. Die im Rahmenvertrag festgelegten wirkungsbezogenen Beiträge werden daher nicht voll ausgeschöpft. Als Ergänzung zu den Massnahmen zur Förderung der EcoDrive-Fahrweise (wozu EcoDrive® «light» gehört) sollen damit im Themenfeld Fahrverhalten/Fahrzeugnutzung gezielt neue Schwerpunkte aufgebaut werden, mit denen EnergieSchweiz einen zusätzlichen Wirkungsbeitrag erzielen kann.

Einzelziele:	Messgrösse
Alle Neulenker kennen die wichtigsten Elemente von EcoDrive	Neulenker ab 2009
75% der WAB-Zentren unterstellen sich der Qualitätssicherung von QAED	Bis Ende 2009
Die energieeffiziente Fahrweise wird als Massnahme in der Aus- und Weiterbildung für Fahrer schwerer Transportwagen umgesetzt	Aus- und Weiterbildung ab 2010
Zusätzlich zum eigentlichen EcoDrive-Fahrstil weitere Massnahmen in Zusammenhang mit der energieeffizienten Fahrzeugnutzung aufbauen	Ab 2009

Massnahmen	Partner	Termin	Stand 12/09
EcoDrive-Qualität bei WAB-Zentren sicherstellen, durch Ermunterung der Zentren (ev. Kantone) zum Abschluss einer Qualitäts(sicherungs)vereinbarung	QAED	2009 + 2010	2009: 77.5 % der Standorte
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.	QAED (VSR/ASTRA)	Stand Umsetzung 4.Q.09, ggf. Antrag bis 1.Q.10	in Arbeit
Neben der eigentlichen EcoDrive-Fahrweise gezielt neue Massnahmenswerpunkte im Bereich Fahrzeugnutzung bzw. -ausstattung aufbauen (Reifen pumpen, energieeffiziente Reifen, Idle-Stop u.ä.)	QAED, BAFU, Reifenhandel, etc.	Ende 2009	in Arbeit

A 5.1.3 Alternative Treibstoffe

Amtsstrategie ELIAS 2004: „Gasfahrzeuge werden im Rahmen der Energieetikette und des Bonus-Malus-Systems berücksichtigt.“ „Biotreibstoffe werden durch die Mineralölsteuerbefreiung sowie die Vereinbarung Biomasse CH und SGV unterstützt.“

Stand Umsetzung: Biogene Treibstoffe sind seit 1.7.08 von der Mineralölssteuer befreit, sofern sie eine positive Gesamtkobilanz ausweisen und soziale Kriterien erfüllen. Gleichzeitig wurden Erd- und Flüssiggas von der Mineralölsteuer teilbefreit.

Gemäss „Positionspapier biogene Treibstoffe“ werden biogene Treibstoffe auf Seite Erzeugung und Angebot gefördert, was ihnen gegenüber fossilen Treibstoffen einen Konkurrenzvorteil gibt. Der Verbrauch dieser Treibstoffe ist aber nur förderwürdig, wenn dabei die Energieeffizienz steigt. Der Schwerpunkt des Teilproduktes verschob sich aus diesem Grund zur Sektion „Erneuerbare Energien“.

A 5.1.4 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“.

Stand Umsetzung: Eine 3-Jahreskampagne Mobilitätsmanagement im Unternehmen von ESfG wird im 1. Q. 09 abgeschlossen. Das Kampagnenziel von 100 teilnehmenden Unternehmen wird erreicht.

Einzelziele:	Messgrösse
Mobilitätsmanagement im Unternehmen wurde auf Basis der abgeschlossenen Kampagne leicht optimiert. Weitere Gemeinden und Unternehmen sind beteiligt.	60 weitere Unternehmen bis 2010

Massnahme	Partner	Termin	Stand 12/09
Erarbeiten und Bereitstellen von zusätzlichen Hilfsmitteln und Instrumenten zum Aufbau und Unterhalt von Mobilitätsmanagement im Unternehmen	ESfG-Netz, EnAW, Gemeinden	12/2009	Lancierung mobitool.ch am 1.3.10

b) Kooperation im Rahmen des UVEK

Amtsstrategie ELIAS 2004: „Schnittstellen mit anderen Ämtern werden konsequent bereinigt, um den Koordinationsaufwand zu reduzieren. Synergien mit anderen Ämtern werden genutzt.“

Stand Umsetzung: Der 3-jähriger Pilotversuch mit dem DZM (Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität) läuft 2009 ab. Das Projekt wurde von Zwischenevaluation positiv beurteilt.

Einzelziele:	Messgrösse
Der Ausbau des DZM ist beschlossen (mit einem Top-down-Ansatz ergänzen) und weitere UVEK-Ämter sind in die Umsetzung integriert. Energiethematik ist in anderen UVEK-Ämtern besser verankert	KKV-Beschluss bis Ende 2009 EFS-Umsetzung im UVEK im 2009

Massnahmen	Partner	Termin	Stand 12/09
Beteiligung an der 4. Ausschreibungsrunde und Planung der Konsolidierungsphase des DZM. Aktive Mitgestaltung inkl. Themensetzung der geplanten Top-down-Strategie des DZM (energieeffiziente Mobilität und Raumplanung, Parkierung etc.)	UVEK-Ämter, ARE	Start Konsolidierungsphase und Top-down-Ansatz: bis 1/2010	erledigt hängig
Energiefolgenschätzung im UVEK im Zuge der EFS-Einführung auf Bundesebene besser verankern	UVEK-Ämter, seco	Bis 12/2009	ansatzweise erfolgt