



30. September 2013

ecoDrive

Einschätzung der Massnahmen

1. Beschrieb Programm ecoDrive

Die Quality Alliance Eco-Drive (QAED) ist seit dem Jahr 2000 eine Organisation von Verkehrsverbänden, Kursanbietern, Bundesstellen und privaten Organisationen. Das Ziel von QAED ist, Personenwagen- und Lastwagenlenkern in der Schweiz Eco-Drive zu vermitteln.

Die Hauptaktivitäten von QAED sind:

- Förderung von Eco-Drive-Kursen für PW- und LW-Lenker (Private und Firmen).
- Aufklärungsarbeit in der Öffentlichkeit zur Einsparung von Treibstoff und Reduktion des CO₂-Ausstosses (u.a. mit dem Einsatz von Simulatoren).
- Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern und Instruktoren.
- Zertifizierung von Veranstaltern, Kursen und Fachleuten.
- Controlling und Evaluation.

Es werden Kurse für Berufs-, Neu- und Altlenker angeboten, wobei Lenker schwerer Nutzfahrzeuge erstmals obligatorisch bis spätestens Sept. 2013 resp. Sept. 2014 den Besuch von Aus- und Weiterkursen nachweisen müssen. Wobei Eco-Drive kein zwingendes Fach ist. Anders ist für Neulenker die Theorie und Praxis des energiesparenden Fahrens zwingender Bestandteil der im Dez. 2005 eingeführten Zwei-Phasen-Ausbildung. Neben den Kursen werden zudem Schulungen im Simulator angeboten.

QAED wird von EnergieSchweiz finanziell v.a. in den Bereichen Entwicklung, P&D-Projekte, Qualitätssicherung, Kommunikation und Schulung unterstützt. Die Unterstützung ist grösstenteils leistungsabhängig und beläuft sich auf ungefähr CHF 1 Mio. pro Jahr. Es besteht ein Dreijahresvertrag, welcher bis Ende 2014 gültig ist. In einem Jahresplan werden die Aktivitäten von QAED jeweils detailliert beschrieben.

Neben EnergieSchweiz unterstützte auch die Stiftung Klimarappen QAED bis ins Jahr 2010 mit einem Beitrag von CHF 76.-/t CO₂ Einsparung (insgesamt ca. CHF 4-5 Mio.).

2. Abgrenzung Information und Beratung / Aus- und Weiterbildung

Bei den Aktivitäten im Bereich Eco-Drive handelt es sich sowohl um Kommunikations- als auch Aus- und Weiterbildungsaktivitäten. Hinzu kommen Entwicklungsprojekte, P&D-Projekte und Qualitätssicherungsaufgaben. Bei der Aus- und Weiterbildung muss zwischen Schulung der Auszubildenden (Fahrlehrer, Prüfungsexperten etc.) und Kursen für Alt-, Neu- und Berufslenker unterschieden werden.

Möchte man die Förderung von Eco-Drive als Kompensationsprojekte anrechnen lassen, muss man genau definieren, welche Art von Förderung möglich sein soll und wie deren Wirkung berechnet werden kann. Es können nur Massnahmen als Kompensationsprojekte angerechnet werden, welche nicht einem Obligatorium unterstehen und deren Wirkung mit relativ hoher Genauigkeit ermittelt werden kann. Bei Eco-Drive wäre somit allenfalls eine direkte Reduktion der Kurskosten für erfahrene Lenker (Altlenker) denkbar, wobei die Wirkungsermittlung und –anrechnung noch sorgfältig festgelegt werden müsste (s. Kap.3). Andere Förderungen kommen nicht in Frage.

3. Messbarkeit der Wirkung

Da es sich bei der Reduktion von Kurskosten um eine Aus- und Weiterbildungsmaßnahme handelt, ist eine präzise Bestimmung CO₂-Reduktion nicht durchführbar. Die Additionalität der Massnahme ist unklar und die Wirkung ist stark abhängig vom individuellen Fahrverhalten der Teilnehmer (vor und nach dem Kurs) und der Energieeffizienz des Fahrzeugs, welches sie benutzen. Somit kann die Wirkung nur grob anhand eines Wirkungsmodells geschätzt werden. Mitnahmeeffekte (Teilnehmer wel-



che die Kurse auch ohne Förderung besuchen würden) und die Wirkungsdauer können nicht genügend genau abgeschätzt werden, müssen im Modell aber mitberücksichtigt werden.

Bei einem allfälligen Kompensationsprojekt muss das bestehende Wirkungsmodell aktualisiert und dem neusten Stand der Technik und des Wissens angepasst werden (z.B. angenommener Treibstoffverbrauch eines durchschnittlichen Kategorie A Fahrzeugs, Berücksichtigung Mitnahmeeffekte etc.). Für eine konservative Schätzung der Wirkung, sollte zudem ein Korrekturfaktor eingebaut werden, damit die Wirkung keinesfalls überschätzt wird.

Anrechnung der Vorleistungen von EnergieSchweiz: Während der parallelen Förderung von EnergieSchweiz und SKR wurde eine Wirkungsaufteilung vereinbart, welche die Vorleistungen durch EnergieSchweiz und die finanziell höheren Unterstützungsbeiträge durch die SKR berücksichtigte. Bei einer allfälligen erneuten Doppelförderung müssen vergleichbare Lösungen gesucht werden, welche die Vorleistungen und weitergehenden Kommunikationsmassnahmen von EnergieSchweiz mitberücksichtigen.

4. Fazit

Grundsätzlich stehen wir der Idee, Eco-Drive als Kompensationsprojekt anrechnen zu lassen, kritisch gegenüber, da es sich um eine indirekte Massnahme handelt, dessen Wirkung nicht messbar sondern nur ungenau abschätzbar ist.

Sofern Aus- und Weiterbildungsmassnahmen weiterhin als Kompensationsprojekt angerechnet werden sollen, wäre im Bereich Eco-Drive höchstens die Reduktion der Kurskosten für erfahrene Lenker (Altlenker) als mögliches Kompensationsprojekt denkbar. Das Wirkungsmodell müsste aktualisiert und ein Korrekturfaktor eingebaut werden, um die Wirkung keinesfalls zu überschätzen. Die Wirkung müsste zudem zwischen Energieschweiz und der Stiftung KliK aufgeteilt werden und es sollte ein Sockelbetrag an CO₂-Reduktionen für die Vorleistungen und begleitenden Kommunikationsmassnahmen von EnergieSchweiz abgezogen werden.