



## Projekte ESöV 2050: Kurzbeschreibung (D), Résumé (F), Summary (E)

### P-003 Energieeffizienz bei öV-Unternehmen

<b>Arbeitsfeld / Projektart</b>	Transversal Studie	<b>Projektstatus / Dauer</b>	abgeschlossen 2013 - 2014
<b>Auftragnehmer / Projektleitung</b>	Nicolas Grandjean – gestion de projets et communication, geelhaarconsulting gmbh Nicolas Grandjean, n.grandjean@bluewin.ch	<b>Kosten total / Anteil BAV</b>	CHF 29'981 / CHF 29'981

#### Ziele

- Erste Übersicht über die Aktivitäten im Bereich Energieeffizienz bei den in diesem Thema führenden Schweizer Transportunternehmungen.
- Aufdecken von bestehenden Problemen und Hindernissen bei der Umsetzung.
- Aufzeigen, in welchen Teilbereichen vertiefende Arbeiten angezeigt sind und wie diese gestaltet werden könnten.

#### Vorgehen

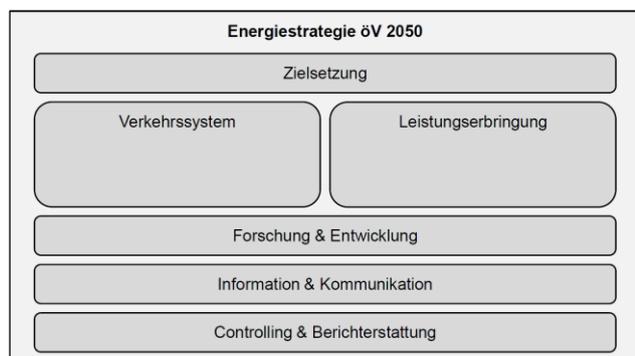
Interviews (persönlich und telefonisch) und Fragebogenerhebungen bei ausgewählten Transportunternehmungen, Branchenverbänden und Vertretern der öffentlichen Hand.

Aktivitäten im Bereich Energieeffizienz: Einige Effizienzmassnahmen sind in der Branche bereits weit verbreitet: Energieeffizienzkriterien bei der Beschaffung von Fahrzeugen, Rekuperation des Traktionsstroms, Schulung der Fahrzeugführer in energieeffizienter Fahrweise oder die witterungsgesteuerte Beheizung von Weichen. Gleichzeitig werden Massnahmen erst vereinzelt angewendet, die sich als gute Praxis verbreiten und etablieren könnten. In der dezentralen Erzeugung von Energie (z.B. Photovoltaik) engagieren sich die TU bisher nur wenig.

#### Bestehende Probleme und Hindernisse:

- Untergeordnete strategische Bedeutung von Energieeffizienz und erneuerbaren Energien bei TU, Bestellern, Eigentümern und Industrie, gegenüber den Aspekten Kosten, Angebot und Sicherheit.
- Mangelnde Kenntnis der möglichen Effizienzmassnahmen oder fehlende personelle Ressourcen.
- Schwache Anreize für die Umsetzung von Massnahmen: keine konkreten Zielvorgaben der Eigentümer, nicht ausreichend gewichtete Zuschlagskriterien bei Konzessionsvergaben, innovationshemmende Wirkung des Abgeltungsmechanismus der Betriebskosten im Regionalverkehr und der pauschalen Trassenpreise im Schienenverkehr.
- Erfordernis von Fördermitteln, um grössere Investitionen im Energiebereich zu tätigen, bei TU, die keinen Gewinn erwirtschaften können oder dürfen.

Empfehlungen: Zunächst sind Anreize zu setzen, die die Durchdringung bereits etablierter Massnahmen in der Branche erhöhen. Denkbar wäre beispielsweise, dass der Bund die Eigentümer der TU gesetzlich dazu verpflichtet, in ihren Eignervorgaben Energieziele festzulegen. Ähnlich müssten die Besteller dazu angehalten werden, in Ausschreibungen konkrete Anforderungen bezüglich Energieeffizienz und erneuerbaren Energien zu formulieren. Zur Ausschöpfung des langfristigen Effizienzpotenzials bei der Entwicklung von neuen Massnahmen und Technologien könnte der Bund über Wettbewerbe, Risikokapital und Forschungskoordination wichtige Impulse setzen.



Vorschlag für eine Gesamtkonzeption der Energiestrategie öV 2050



---

### **Résumé français (du rapport final)**

La présente étude a été commandée par l'Office Fédéral de transports dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 pour les transports publics. L'étude a révélé que la plupart des entreprises de transport suisses reconnaissent l'importance stratégique des questions énergétiques et prennent régulièrement des mesures pour améliorer leur efficacité énergétique.

Toutefois, les pratiques varient beaucoup entre les entreprises, tant en termes de type et la portée des mesures prises et de la dimension dans laquelle les mesures sont intégrées dans les stratégies des entreprises. Souvent, les mesures ne sont pas systématiquement planifiées et coordonnées, mais plutôt développées par des employés qui sont particulièrement sensibilisés aux problèmes énergétiques.

Cette difficulté peut être attribuée au fait que les directions des entreprises donnent une priorité plus grande aux questions de coûts, à la portée des services et à la sécurité, qu'aux questions de l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables. En outre, la réglementation en ce qui concerne l'indemnisation des coûts non couverts (ententes de rendement et les subventions) ne fournit guère des incitations pour réduire les coûts énergétiques.

---

### **English summary (from the final report)**

The present study was commissioned by the Swiss Federal Office of Transport as part of the Energy Strategy 2050 in Public Transport. The study found that most Swiss transport companies recognize the strategic importance of energy issues and regularly take measures to improve their energy efficiency.

Practices vary greatly between companies, however, in terms of both the type and scope of measures taken and the extent to which measures are embedded in the companies' corporate strategies. Often measures are not systematically planned and coordinated, but rather develop from initiatives of individual employees who are particularly sensitized to energy concerns.

This difficulty can be attributed to the fact that the companies' managements give issues of costs, scope of services, and safety greater priority than questions of energy efficiency and the use of renewable energies. In addition, current regulations regarding compensation of uncovered costs (performance agreements and subsidies) hardly provide incentives for reducing energy costs.