



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

### P-086 Anreize für Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz bei ÖV-Unternehmen

<b>Arbeitsfeld / Projektart</b>	Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr / Expertenstudie	<b>Projektstatus / Dauer</b>	Abgeschlossen 05-11.2016
<b>Auftragnehmer / Projektleitung</b>	Ecoplan, Bern / Stefan Suter, suter@ecoplan.ch	<b>Budget total / Anteil BAV</b>	CHF 35'000 / 100%

#### Ziele

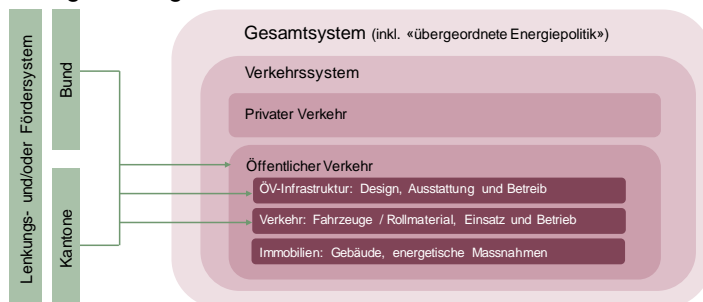
- Analyse der Anreize und Massnahmen, mit welchen die öffentliche Hand die Umsetzung von Energieeffizienzmassnahmen durch die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs fördern könnte.
- Diskussion der Hemmnisse und Hindernisse auf politischer und auf Behördenseite die überwunden werden müssten, wenn solche Anreize und Massnahmen umgesetzt werden sollen.

#### Vorgehen / Module

1. Kurzer Überblick über den Energieverbrauch und die Energieeffizienz im ÖV
2. Übersicht über die vielen Handlungsoptionen der öffentlichen Hand, mit zusätzlichen Anreizen und Massnahmen die Energieeffizienz im ÖV zu fördern
3. Analyse der Hemmnisse und Hindernisse für zusätzliche Anreize zur Förderung der Energieeffizienz im ÖV
4. Herleitung prioritärer Handlungsoptionen, Validierung an einem Workshop mit der Begleitgruppe des Projekts.

#### Resultate

In der Studie wird ein Vorschlag entwickelt, wie ein erstes Massnahmenpaket zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes im Bereich des öffentlichen Verkehrs aussehen könnte.



Das vorgeschlagene Paket für den ÖV-Bereich (ohne Immobilien, vgl. die Abbildung) mit den prioritären Handlungsoptionen der öffentlichen Hand nimmt die Transportunternehmen in die Pflicht. Es schlägt eine stärkere Verankerung von Energieeffizienzvorgaben in den strategischen Unternehmenszielen vor, die von den Transport-

unternehmen im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten umzusetzen wären. Es enthält finanzielle Förderaspekte im Fahrzeug- und Rollmaterialbereich, indem spezifische Energieeffizienz-Anstrengungen über Investitionsbeiträge und über Fördergelder, die vom Bund zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 bereitgestellt worden sind, honoriert werden sollen. Zudem werden Supportmassnahmen im Informations- und Wissensbereich vorgeschlagen, um den Kenntnisstand zu Energieeffizienzmassnahmen bei den Transportunternehmen zu erhöhen. Alles Ansätze, die auch in der übergeordneten Energiestrategie 2050 zu finden sind.

Keinen Schwerpunkt setzt das vorgeschlagene Massnahmenpaket hingegen in den Bereichen «neue Vorschriften und Normen» und «Lenkung über Energie- und Treibstoffpreise» (ein Lenkungsansatz könnte in der 2. Phase der Energiestrategie 2050 relevant werden). Immerhin soll im schienengebundenen öffentlichen Verkehr eine gewisse Lenkungswirkung im Sinne der Energieeffizienz durch eine noch verursachergerechtere Verrechnung der Energiebezüge der Eisenbahnverkehrsunternehmen erreicht werden. Insgesamt setzen vorgeschlagenen Anreize und Massnahmen in erster Linie dort an, wo der grösste Teil des Energieverbrauchs des öffentlichen Verkehrs anfällt, im Verkehrsbereich (und nicht im Infrastrukturbereich).



---

## Résumé français

- 1) Avec quelles incitations et mesures les pouvoirs publics pourraient-ils encourager les entreprises de transports publics à mettre en œuvre des mesures d'efficacité énergétique ?
- 2) Au niveau politique et administratif, quels obstacles et entraves devraient être surmontés pour la mise en œuvre de ces incitations et mesures ?

La présente étude s'est basée sur ces interrogations pour soumettre une proposition d'un premier paquet de mesures éventuel, destiné à la mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération dans le domaine des transports publics.

Le paquet proposé, qui prévoit des options prioritaires d'intervention des pouvoirs publics, met les entreprises de transport face à leurs responsabilités. Il propose un ancrage plus solide des directives sur l'efficacité énergétique dans les objectifs stratégiques des entreprises : elles devraient ainsi être appliquées dans le cadre des possibilités que leur offrent la gestion de l'entreprise. En outre, le paquet comporte des aspects d'encouragement financier dans le domaine des véhicules et du matériel roulant. On propose en effet d'honorer les efforts d'efficacité énergétique spécifiques par le biais de contributions aux investissements et de subventions, qui seraient mises à disposition par la Confédération pour la mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2050. Des mesures de soutien sont par ailleurs proposées dans le domaine de l'information et du savoir, afin d'améliorer les connaissances en matière d'efficacité énergétique au sein des entreprises de transport. Autant d'approches que l'on retrouve dans le concept générique de Stratégie énergétique 2050.

En revanche, le paquet énergétique proposé ne fixe aucun axe prioritaire dans les domaines « Nouvelles directives et normes » et « Incitation par les prix de l'énergie et des carburants » (une approche incitative pourrait s'avérer pertinente dans la 2<sup>e</sup> phase de la Stratégie énergétique 2050). Dans les transports publics sur rails, on devrait toutefois obtenir un certain effet incitatif en termes d'efficacité énergétique par le biais d'une facturation de l'approvisionnement des entreprises ferroviaires qui respecterait davantage le principe de causalité. Globalement, les incitations et mesures proposées s'imposent surtout dans le domaine des transports publics qui consomment la majeure partie de l'énergie, à savoir dans le secteur des transports (et non dans celui des infrastructures).

---

## English summary

- 1) What incentives and measures could the authorities offer to encourage public transport companies to implement energy efficiency measures?
- 2) And what barriers and obstacles on the political and government side would need to be overcome if such incentives and measures were to be implemented?

Based on these issues, a proposal is developed in the present study that outlines an initial set of measures for implementation of the government's Energy Strategy 2050 in the public transport sector.

The proposed measures detail the public authorities' priority courses of action and hand accountability to the transport companies. They propose a stronger anchoring of energy efficiency targets in strategic corporate goals to be implemented by transport companies as part of their operational business. They include financial support for vehicles and rolling stock, in which specific energy efficiency efforts are rewarded with investment contributions and subsidies provided by the government to implement Energy Strategy 2050. In addition, support measures in the information and knowledge area are proposed in order to raise transport companies' awareness of energy efficiency measures. These approaches also form part of the broader Energy Strategy 2050.

However, the measures do not focus on 'new regulations and standards' or 'new incentives through higher energy and fuel prices' (a steering approach over prices may be relevant in the second phase of Energy Strategy 2050). Nevertheless, a more equitable cost allocation of energy procurement by rail transport companies should result in a certain steering effect in terms of energy efficiency in the public rail transport sector. Overall, the proposed incentives and measures primarily target the area of public transport that generates the highest energy consumption – the transport itself, rather than the infrastructure.