



Quality Alliance Eco-Drive

Jahresbericht 2016

ecodrive[®]
QUALITY ALLIANCE

 **energie schweiz**
Unser Engagement: unsere Zukunft.

Vorwort



Unsere Botschaft kommt an!

EcoDrive soll in der Schweiz von allen Fahrerinnen und Fahrern von Autos und Nutzfahrzeugen automatisch angewendet werden – weil es nur Vorteile bringt, für alle: Einsparungen, erhöhte Sicherheit, weniger CO₂-Ausstoss respektive Energieverbrauch, weniger Stress. Daran arbeiten wir!

Dank der 2015 lancierten Kampagne «clever fahren» ist EcoDrive in der Öffentlichkeit sichtbarer geworden. Sichtbar im Verkehrsumfeld auf Plakaten, den VSR-Mahnwänden und in einigen Regionen sogar auf Plakaten der lokalen Polizei. Auch in den sozialen Medien, im Internet und in einem spannenden Game sind wir präsent mit unserer Botschaft und konkreten Tipps zum sparsamen und sicheren Fahren. Die Auswertungen und Rückmeldungen zeigen: Die Botschaft wird von der breiten Bevölkerung wahrgenommen. Das freut uns sehr und motiviert uns für das dritte Kampagnenjahr 2017.

Auch im Bereich der klassischen Aufgaben, also der Bereitstellung von Grundlagen und Hilfsmitteln, der Zusammenarbeit mit Partnern und Multiplikatoren, der Aus- und Weiterbildung von Fachleuten und im Kurswesen, wurde viel Arbeit geleistet – mit positiver Resonanz. Denn auch hier heisst es «dranbleiben». Diese Aktivitäten sind mit der Kampagne «clever fahren» abgestimmt, sie befruchten und ergänzen sich optimal.

Die Vielseitigkeit der Aktivitäten und die positiven Reaktionen sind erfreulich. Möglich ist das nur dank unserem Netzwerk und den vielen Partnerschaften der QAED. Vorab ist hier natürlich die finanzielle, inhaltliche und ideelle Unterstützung von EnergieSchweiz zu betonen. Dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Sehr dankbar sind wir auch für die Zusammenarbeit mit unseren Kursveranstaltern, mit den Verbänden der Automobilbranche, den Unternehmen und vielen weiteren Akteuren. Sie alle tragen zum Erfolg und zur Akzeptanz der QAED bei.

In der Autobranche bewegt sich viel. Themen wie automatisches und autonomes Fahren sowie Assistenzsysteme aller Art entwickeln sich rasant. Auch bei diesen Neuentwicklungen stehen nach wie vor die Fahrerinnen und Fahrer im Mittelpunkt. Denn sie müssen die Systeme verstehen und anwenden – nur dann entfalten diese ihr Potenzial für mehr Sicherheit und weniger Verbrauch. Die QAED bleibt dran und am Puls. Bereits 2016 wurde deshalb die Entwicklung einer neuen Strategie für die Jahre 2018 bis 2020 eingeleitet. Denn wir wollen bereit sein für eine erfolgreiche Zukunft. Und attraktiv für unsere Partner.

Auf die Herausforderungen der kommenden Jahre freuen wir uns. Und natürlich auch darauf, diese zusammen mit Ihnen anzupacken.

A stylized, handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Urs Gasche'.

Urs Gasche
Präsident QAED
Nationalrat

Unsere Überzeugung: EcoDrive kann jeder!

Die Kampagne «clever fahren» stand 2016 im Zentrum der QAED-Aktivitäten. Es ist das erklärte Ziel der QAED, alle Autofahrerinnen und -fahrer zu erreichen. Und das ist uns gemäss Auswertungen und Studien grösstenteils gelungen.

EcoDrive ist so einfach wie Velofahren: Hier fahren wir in hohen Gängen, nehmen den Schwung mit, lassen rollen, prüfen den Reifendruck und führen keinen unnötigen Ballast mit. Beobachtet man aber den Autoverkehr, sieht man rasch, dass diese an sich bekannten Regeln leider nicht immer angewendet werden. Klar – optimal wäre ein Kursbesuch oder ein Coaching bei einem QAED-Partner, um die sichere und sparsame Fahrweise zu erleben. Weil aber Privatpersonen kaum für einen Kurs zu begeistern sind, wollen wir mit unserer 2015 gestarteten Kampagne «clever fahren» sensibilisieren und mit einfachen Botschaften die einfachen Regeln in Erinnerung rufen. Auswertungen und Studien zeigen: Die Botschaften werden wahrgenommen, EcoDrive ist präsent. 2017 wird die Kampagne mit einer neuen Welle von Aktivitäten weiter sensibilisieren. Wir freuen uns, dass wir erstmals seit der Gründung der QAED eine breite Bevölkerungsschicht über einen längeren Zeitraum ansprechen und so die sparsame und sichere Fahrweise bekannter machen können.

Die Kampagne «clever fahren» wurde von Anfang an ergänzend zu den angestammten Aktivitäten geplant. Das klassische

Kurswesen – und damit unsere zertifizierten Veranstalter – hat nach wie vor einen hohen Stellenwert. Die erst kürzlich entwickelten Angebote wie das einstündige DrivePlus-Coaching und die Selbstbedienungssimulatoren werden ebenfalls aktiv angeboten und rege genutzt. Alle Interessierten können so EcoDrive erleben. Das ist auch mit dem Game EcoDriver möglich. Das kostenlose Game wurde neu im Rahmen der Kampagne «clever fahren» entwickelt und schliesst die Lücke zum klassischen Kurswesen. Hier kann der Effekt von EcoDrive spielerisch erlebt werden. Weil sparsames und sicheres Fahren nicht nur im Spiel Spass macht – sondern auch im Alltag auf der Strasse.

Diese neueren Produkte zeigen deutlich: EcoDrive und die QAED entwickeln sich ständig, passen sich neuen Trends und Bedürfnissen an. Wir arbeiten daran, dass es auch in Zukunft so bleibt – und stellen schon jetzt die Weichen für die Jahre 2018 bis 2020.

Dass wir den Weg in die Zukunft mit Ihnen als Partner gehen dürfen, freut und motiviert uns sehr. Denn etwas gilt heute und auch morgen: EcoDrive lebt vom Engagement vieler Personen und Organisationen, die das Thema auf unterschiedlichste Art und Weise unterstützen. Dafür bedanken wir uns herzlich.

Reiner Langendorf
Geschäftsführer



EcoDriver sparen viel Energie

Mehr eingesparte Tonnen CO₂ bei etwas weniger Teilnehmern als im Vorjahr! Dieser Widerspruch lässt sich mit der Verschiebung der Teilnehmer innerhalb der verschiedenen Kursgruppen erklären. Oder anders gesagt: Mehr Kursteilnehmer in Bereichen, die sich beim CO₂ stärker auswirken.

Im Jahre 2016 haben 10'849 Personen auf die unterschiedlichsten EcoDrive-Kurse angesprochen. Diese Personen sparen in den nächsten sechs Jahren gemäss Wirkungsmodell 22'525 Tonnen CO₂ ein, oder in Energie ausgedrückt, 305,8 TJ. Das sind an und für sich schon schöne Werte. Noch erfreulicher wird es, wenn man die noch nicht eingerechneten 11'307 Nutzer der Selbstbedienungssimulatoren dazunimmt. Und es wird noch besser: In der Schweiz wurde das Game EcoDriver 24'827 Mal heruntergeladen (weltweit 191'040 Mal). Das sind wirklich erfreuliche Zahlen, weil alle diese Menschen auf die eine oder andere Art EcoDrive aktiv erlebt haben.

Die Kampagne «clever fahren» kann ebenfalls mit einer interessanten Statistik aufwarten: 109'672 Mal wurde www.ecodrive.ch im Jahr 2016 angeklickt. Plakate und Online-Kampagne weisen circa 79 Mio. Kontakte auf, das heisst, so oft wurden ein Plakat oder eine Anzeige im Internet angeschaut. Imposante Zahlen, die alleine aber noch nichts über die Qualität der Kommunikation und deren Wirkung auf die Fahrweise aussagen. Mit diesen Aspekten haben sich zwei Studien beschäftigt, die unabhängig voneinander zu diesem Schluss kommen: Die Kampagne hatte einen starken positiven Einfluss! Dieses Resultat in Kombination mit hohen Nutzerzahlen bestätigt, dass wir einen guten Weg eingeschlagen haben.

Finanziell ist das Jahr 2016 wie geplant verlaufen. Die Reserven der QAED – mehrheitlich auf die Zahlungen der Stiftung KLIK (siehe frühere Berichte) zurückzuführen – wurden im geplanten Umfang eingesetzt, zusammen mit der finanziellen Unterstützung von EnergieSchweiz. Der resultierende Jahresverlust in Höhe von CHF 332'827.02 war geplant und liegt im Rahmen des Budgets, das von Vorstand und Mitgliederversammlung genehmigt worden ist.



Kennzahlen 2016

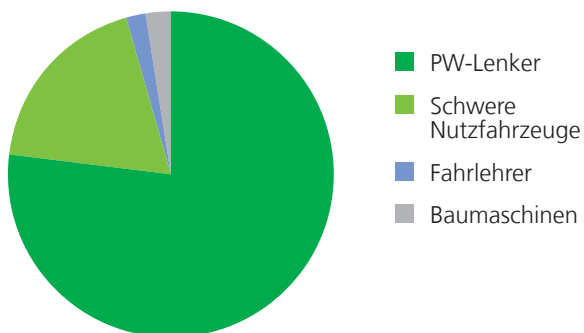
Kursteilnehmer / eingesparte Energie	2016
Teilnehmer	10'849
Eingesparte Tonnen CO ₂ *	22'525
Eingesparte TJ (Terajoule)*	306
Entspricht ca. Öltankwagen SBB*	107 ¹
Erschienene Artikel über EcoDrive	258
Auflagen	34'836'500

* berechnet auf die Wirkungsdauer

¹ entspricht 9'656'842 Litern bzw. 175'578,95 Tankfüllungen



Produktion nach Zielgruppen



	Teilnehmer	Anteil	t CO ₂ *	Anteil
PW-Lenker	8'364	77,1 %	9'903	44,0 %
Schwere Nutzf.	2'023	18,6 %	5'874	26,1 %
Fahrlehrer	193	1,8 %	1'443	6,4 %
Baumaschinen	269	2,5 %	5'305	23,6 %
Total	10'849	100 %	22'525	100 %

* berechnet auf die Wirkungsdauer

Veranstalter

	PW	LW	BM*	Total
Armee	4'388	–	–	4'388
ASTAG	–	854	–	854
Avesco	–	–	269	269
Bernmobil	–	75	–	75
Diverse Eco-Trainer	–	736	–	736
Driving Center Schweiz	2'005	19	–	2'024
Knaus Weiterbildung	–	16	–	16
L2 FR	–	51	–	51
L2 NE	81	–	–	81
Les Routiers Suisses	–	263	–	263
MAN	–	82	–	82
Mercedes-Benz	–	78	–	78
Planzer	–	36	–	36
PostAuto	–	209	–	209
QAED	193	–	–	193
TCS	1'215	–	–	1'215
Traveco	–	45	–	45
Volvo	–	222	–	222
Zugerland Verkehrsbetriebe	–	12	–	12
Total	7'882	2'698	269	10'849

* Baumaschinen



Eine Medaille, viele Klicks

Öffentlich sichtbar war im Jahr 2016 natürlich vor allem die Kampagne «clever fahren». Aber wir haben auch viele andere Themen bearbeitet. Einige werden nachfolgend kommentiert.

Kampagne «clever fahren»

Zunächst wurden die Erfahrungen der ersten Kampagnenwelt ausgewertet, um das zweite Kampagnenjahr zu optimieren. Die Texte auf den Plakaten wurden reduziert, um sie lesbarer und sichtbarer zu machen. Und die Schrift wurde entsprechend angepasst. Bei der Website ist die Navigation, vor allem bei den Tipps, überarbeitet worden. Über 100'000 Klicks im Jahr 2016 sprechen für sich.



Ab Mai 2016 wurde ein ganzer Strauss an Massnahmen realisiert. Dazu gehörten Plakate in den neun grössten Regionen der Schweiz, VSR-Mahnwände und ein Plakataushang in Zusammenarbeit mit verschiedenen kantonalen Polizeistellen. Planzer-Lastwagen waren mit einem grossen Heckkleber unterwegs. Dem Online-Auftritt wurde ein grosser Stellenwert beige-



massen – einerseits durch Bannerwerbung, andererseits in der Optimierung der Suchmaschinen.

Das Game EcoDriver hat mehrere Updates mit spannenden Erweiterungen erfahren und wurde über Online-Kanäle erfolgreich vermarktet. Seit dem ersten Release im Herbst 2015 wur-



de das Spiel weltweit bereits 564'000 Mal runtergeladen, über 37'000 Mal aus der Schweiz. Diese Zahlen bestätigen, dass wir auf das richtige neue Medium gesetzt haben. Auch die Fachwelt ist begeistert: EcoDriver gewann die Silbermedaille bei den Swiss App Awards.



Die Energy Challenge von EnergieSchweiz begleiteten wir mit dem Selbstbedienungssimulator bei der Roadshow in neun Städten. Auch an der Auto Zürich waren wir präsent. «clever fahren» war also vor Ort und dort, wo die Leute sind.

Ein Mailing an die Mitglieder des AGVS und an alle Fahrlehrer, Beiträge im eigenen Newsletter und in den Newslettern von Partnern, diverse PR-Beiträge und Inserate haben die Präsenz von EcoDrive und der QAED in der Öffentlichkeit ergänzt und erhöht.

www.eco-drive.ch

Die Website ist ein wichtiges Kampagneninstrument. Sie ist aber auch zentral für alle anderen Tätigkeitsbereiche: Ob für Fachleute, die eine Weiterbildung suchen, oder für Unternehmen mit Interesse an Simulatoren. Und natürlich für alle, die sich über EcoDrive informieren oder Unterlagen bestellen möchten. Über 100'000 Klicks im Jahr 2016 sind ein erfreuliches Zeichen.

DrivePlus

Das einstündige Coaching DrivePlus überzeugt und ist nach wie vor sehr beliebt. Es kommt bei Privatpersonen und Unternehmen zum Einsatz. Ungefähr 500 Personen haben im Jahr 2016 ein individuelles Coaching absolviert, mit dem eigenen



Auto und einem ausgebildeten DrivePlus-Coach. Beworben wurde DrivePlus unter anderem durch eine Rechnungsbeilage des Strassenverkehrsamts Thurgau. Diese und weitere Aktionen sowie das Engagement lokaler Coaches und des TCS haben dazu geführt, dass im Kanton Thurgau in den letzten Jahren die meisten DrivePlus-Coachings durchgeführt wurden. Vielen Dank!

Selbstbedienungssimulatoren

Dieses noch junge Instrument ist erfolgreich unterwegs. Über 22'000 Fahrten (das entspricht 11'000 Teilnehmern) wurden 2016 mit den beiden Simulatoren gemacht. Der Smart stand vor allem in der Umweltarena, der Cruiser wanderte von Unternehmen zu Unternehmen und von Anlass zu Anlass. Übrigens: Einsatz, Lieferung, Auf- und Abbau sind gratis – dank Sponsoring der Allianz-Versicherung.

Multiplikatoren / Flottenhalter

Flottenhalter, also Unternehmen mit grösserem Fuhrpark, sind nach wie vor eine bedeutende Zielgruppe. Entsprechend wichtig sind die Kontakte zu den Flottenmanagern. Um diese auf-



zubauen und zu pflegen, organisierten EcoDrive und der sfv (Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband) erneut einen Anlass für die Mitglieder: Geladen wurde zur Besichtigung der REGA mit anschliessendem Abendessen.

Erstmals war EcoDrive 2016 am Swiss Fleet Forum präsent. Schon zur Tradition gehört hingegen der jährliche Flotten-Event aboutfleet mit jeweils über 400 Besuchern.



Erfreulich ist, dass Gemeinden, kantonale Stellen und auch private Unternehmen das Thema EcoDrive auf verschiedenste Art und Weise aufnehmen; sei es aus eigenem Antrieb oder basierend auf den Aktivitäten und Kontakten zur QAED. Dazu gehören Simulatoreinsätze (bedient/unbedient), DrivePlus-Aktionen, Beilagen von Flyern bei Lohnabrechnungen, Veranstaltungen mit Vorträgen zum Thema usw. Die QAED unterstützt solche Projekte natürlich gerne.

Neue Veranstalter

2016 konnten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) als neuer QAED-Veranstalter gewonnen werden. Interne Ausbildner wurden geschult und als Eco-Instruktoren zertifiziert. Herzlich willkommen!



Öffentlichkeitsarbeit

Sieben Newsletter mit aktuellen Themen rund um EcoDrive wurden 2016 von der QAED verschickt. Wir bedanken uns dafür, dass wir auch Newsletter und Publikationen unserer Partner immer wieder für uns nutzen können.

In der Presse gab es wieder weniger Berichte über EcoDrive; dieser Trend setzt sich also fort. 2016 wurden immerhin noch 258 Berichte publiziert. Die Reduktion ist auf die veränderte Medienwelt zurückzuführen beziehungsweise auf eine Verschiebung in die elektronischen Medien.

Aus- und Weiterbildung von Fachpersonen

Knapp 200 Fahrlehrer und Experten haben im vergangenen Jahr an Aus- und Weiterbildungen der QAED teilgenommen. Das neue Kursprogramm beinhaltet vermehrt Themen wie automatische Getriebe und alternative Antriebe.

Junglenker

Auch wenn dieser Personenkreis nicht aktiv von der QAED bearbeitet wird, ist EcoDrive in der Ausbildung von Junglenkern aktiv und wichtig. Eine Studie aus Schweden zeigt Einsparungen von knapp 9 % als Unterschied zwischen FahrSchülern mit beziehungsweise ohne Eco-Ausbildung. Dazu wurde im «L-Drive» vom Dezember 2016 ein entsprechender Bericht platziert.

Das alles war im Jahr 2016 auch auf unserer Agenda

Vortrag DVR-Anlass in Berlin, Austausch mit österreichischem EcoDrive-Organisator, Besuch von Veranstaltungen und Tagungen, Bildungskommission, Baumaschinen, Drucksachen, Eco-Messgeräte, Audits, Betreuung Privatpersonen, Betreuung Unternehmen, Pflege-App, Jury «Grünstes Auto des Jahres» und vieles mehr.

Mit viel Kraft voraus

Vieles ist für 2017 bereits angedacht. Im Zentrum der Aktivitäten stehen das dritte Kampagnenjahr und die Entwicklung der Strategie 2018 bis 2020.

Kampagnenjahr 3

Die Erfahrungen und Rückmeldungen aus den ersten beiden Kampagnenjahren sind mehrheitlich positiv. Aber besser werden kann man ja bekanntlich immer. Deshalb optimieren wir weiter.

Im April 2017 werden wir den Höhepunkt der Aktionen erreichen; viele Massnahmen werden auf diesen Monat konzentriert. Coop Pronto konnte als neuer Kampagnenpartner gewonnen werden. Deshalb werden im April unsere Botschaften stark präsent sein bei den über 250 Tankstellen, und zwar im Bereich der Tanksäulen und im Shop. VSR-Plakate, Plakat-Kooperationen mit der Polizei Winterthur, NW und OW, Traveco-Lastwagen, Native Advertising und weitere Massnahmen ergänzen den Auftritt. Für ein Jahr ist EcoDrive zudem Sponsor der Sendung «Tacho» auf SRF. Und natürlich wird das Game EcoDriver weiterhin intensiv beworben und mit neuen Features erweitert.



Strategie 2018 bis 2020

Die heutige QAED-Strategie, auf der alle Aktivitäten basieren, ist mit EnergieSchweiz bis Ende 2017 abgestimmt. Die Finanzierung ist entsprechend gesichert. Für die folgende Dreijahresperiode 2018 bis 2020 müssen wir im Jahr 2017 eine neue Strategie entwickeln und bei EnergieSchweiz einreichen. Berücksichtigen müssen wir darin die aktuellen Entwicklungen in der Automobilwelt. Wir werden alle bisherigen Aktivitäten hinterfragen und wenn nötig die Weichen neu stellen. Dies selbstverständlich immer mit dem Anspruch, das Anliegen der

sparsamen und sicheren Fahrweise weiter voranzubringen und bei den Autofahrerinnen und Autofahrern zu verankern.

Formel-E-Weltmeister Sébastien Buemi

Der Formel-E-Weltmeister und Langstreckenrennfahrer Sébastien Buemi engagiert sich neu als Botschafter für EcoDrive. Denn wie bei EcoDrive geht es auch im Rennsport darum, aus einem Minimum an Energie das Maximum an Leistung herauszuholen. Bei der Formel E akzentuiert sich diese Herausforderung.



Multiplikatoren / Flotten

Flottenhalter, Verbände und Organisationen sowie öffentliche Verwaltungen sind und bleiben auch im kommenden Jahr eine wichtige Zielgruppe. So werden wir zum Beispiel mit einem speziellen Projekt die Flottenhalter auf neue Art und Weise ansprechen. Dies in Partnerschaft mit dem AGVS und dem sffv.

Kurswesen / Simulatoren

Durch Kurse und die Nutzung von Simulatoren sollen 20'000 Teilnehmer direkt mit den Themen von EcoDrive konfrontiert werden. Das geht natürlich nur mit der Unterstützung der QAED-Veranstalter, die interessante Kurse rund um das sparsame und sichere Fahren anbieten, und durch die (Selbstbedienungs-)Simulatoren. Diese dürfen wir dank dem verlängerten Sponsoring der Allianz-Versicherung weiterhin gratis anbieten.

Wir bleiben dran. Auch bei den Drucksachen, beim Bordcomputer, bei den Aus- und Weiterbildungen für Fachleute usw.

Das EcoDrive-Team

Präsidium



Urs Gasche
Nationalrat,
Präsident QAED



Michel Alder
Fahrlehrer; Vizepräsident,
Technischer Direktor QAED
und Kontakt Romandie



Reiner Langendorf
Geschäftsführer



Regula Zehnder Herter
Eidg. dipl. Werbeleiterin;
Betreuung Geschäftsstelle,
Marketing, Kommunikation



Cornelia Tignonsini
Eidg. dipl. Direktionsassistentin;
Betreuung Geschäftsstelle,
Organisation Kurswesen

Geschäftsstelle



Finanzbericht 2016

Projekt-Erfolgsrechnung

vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2016

	2016 CHF	2015 CHF
Ertrag		
Beiträge EnergieSchweiz	1'200'000.00	1'275'272.65
Mitgliederbeiträge	11'850.00	11'650.00
Erträge aus Kurswesen	43'247.54	40'220.00
Andere Erträge (Simulatoren, Audits usw.)	51'705.98	92'666.18
Ausserordentliche Erträge	533'442.00	1'515'774.00
Total Finanzierung	1'840'245.52	2'935'582.83
Aufwand		
Kampagne	1'199'628.19	1'225'201.01
Kurse	184'054.55	178'899.86
Geschäftsstelle	442'612.60	413'654.55
Kommissionen	61'315.61	56'862.25
Projekte	48'899.00	130'312.22
Bordcomputer/IT	11'775.79	12'381.61
Marketing/Drucksachen	70'944.90	87'179.35
Simulatoreinsätze	85'555.79	56'403.15
Simulatoren Unterhalt	31'704.11	13'343.90
Diverses	36'582.00	25'058.80
Total Aufwand	2'173'072.54	2'199'296.70
Ergebnis	-332'827.02	736'286.13

Bilanz

per 31. Dezember 2016

	2016 CHF	2015 CHF
Aktiven		
Flüssige Mittel	3'411'298.51	1'953'841.18
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	505'630.00	2'346'879.90
Übrige kurzfristige Forderungen	138.55	74'165.20
Aktive Rechnungsabgrenzungen	8'301.70	9'262.50
Total Umlaufvermögen	3'925'368.76	4'384'148.78
Total Anlagevermögen	0.00	0.00
Total Aktiven	3'925'368.76	4'384'148.78
Passiven		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41'365.65	106'124.90
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	12'999.80	2'305.55
Passive Rechnungsabgrenzungen	77'097.90	148'985.90
Total kurzfristiges Fremdkapital	131'463.35	257'416.35
Langfristiges Fremdkapital	0.00	0.00
Eigenkapital zu Beginn des Geschäftsjahres	4'126'732.43	3'390'446.30
Jahresergebnis	-332'827.02	736'286.13
Total Eigenkapital	3'793'905.41	4'126'732.43
Total Passiven	3'925'368.76	4'384'148.78

Gibt der Mensch das Steuer freiwillig aus der Hand?



Dr. Markus Hackenfort,
Professor für Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie an der ZHAW* in Zürich

Zu schnell fahren, beim Fahren telefonieren, zu wenig Abstand halten: Warum provozieren viele Menschen im Verkehr gefährliche Situationen? Und lässt sich das ändern? Antworten darauf von Markus Hackenfort, der dieses Verhalten erforscht.

Sie erforschen das Verhalten von Menschen im Verkehr. Warum sind Leute im Verkehr oft unberechenbar und unbeherrscht?

Wir haben es oft mit einer anonymen Situation zu tun, uns kennt keiner. Hätten wir ganz viele Bekannte vor und hinter uns, würden wir uns anders verhalten. Dazu kommen die begrenzten Ressourcen, das heisst, der Platz, den wir im Strassenverkehr haben, ist begrenzt. Wir müssen uns mit anderen Verkehrsteilnehmern arrangieren. Begrenzte Ressourcen sind immer Gift für Gruppen.

Gibt es Unterschiede zwischen Frauen und Männern, zwischen erfahrenen Lenkern und Junglenkern?

Die Unterschiede bei den Emotionen sind wohl eher gering – aber massiv bei der Sicherheit, vor allem zwischen erfahrenen und wenig erfahrenen Lenkern: Da gibt es ein 6-fach erhöhtes Risiko bei den 18- bis 20-Jährigen. Beim Regelverhalten zeigen Studien, dass die 30- bis 40-Jährigen die sichersten Autofahrer sind, aber auch am häufigsten rechtlich auffällig. Die sichersten Fahrer sind also nicht unbedingt auch die regeltreuen. Zum

Unterschied zwischen Mann und Frau kann ich grundsätzlich sagen: Männer tauchen häufiger in Delinquenz-Statistiken und verkehrspsychologischen Abklärungen auf. Sie fahren aber auch mehr.

Warum interessiert Sie das Thema Verkehr?

In der Verkehrspsychologie und der Umweltpsychologie haben wir es häufig mit Fehleinschätzungen zu tun, die aber letztendlich handlungsleitend sind. Wir überschätzen unsere Kompetenzen, wir überschätzen vielleicht auch unsere Verhaltensweise. Uns interessiert auch: Was glauben die Leute, wie schwerwiegend die Folgen sein werden? Wie stark glauben sie, die Unfallgefahr selber im Griff zu haben, kontrollieren und beherrschen zu können? Es gibt einen Zusammenhang zwischen der Gefährlichkeitseinschätzung und dem Verhalten.

Haben Sie ein Beispiel dafür?

Nehmen wir das teilautomatisierte Fahren. Da haben wir Fahrer, die kaum noch in der Fahraufgabe sind. Wie können wir es schaffen, die Person weiterhin in der Aufgabe zu halten? Wie kann erreicht werden, dass diese Leute eine Art Situationsbewusstsein entwickeln? Zentral ist die Frage: Für wie gefährlich halten sie es beispielsweise, wenn sie aus der Fahraufgabe raus sind, aber doch möglicherweise spontan übernehmen müssen?

Oft werden Assistenzsysteme abgeschaltet, wie zum Beispiel die Start-Stop-Automatik. Will der Mensch alles selber machen?

Früher haben wir gelernt, dass irgendwann der Anlasser kaputt ist, wenn man ständig an- und abschaltet. Vielleicht weiss ich aber auch nicht, welchen Vorteil ich habe, wenn ich das Auto für ein paar Sekunden abschalte. Wenn Kosten und Nutzen sich aufwiegen, verändern wir das Verhalten nicht; selbst dann nicht, wenn der Nutzen leicht höher ist als die Kosten. Ein negativer Aspekt, ob begründet oder nicht, frisst sehr viele Vorteile.

Von wegen alles selber machen: Selbstfahrende Autos sind ein grosses Thema. Auch für Sie?

Technisch wären wir bald so weit; aber es sind noch viele Fragen offen – etwa ethische und infrastrukturelle. Wir versuchen aktuell abzuschätzen, was der Nutzer überhaupt haben will: Möchte er ein vollautomatisiertes Fahrzeug haben? Stau ist dann kein Problem mehr für ihn. Der Nutzer hat seine Ruhe im eigenen abgeschlossenen Bereich, er kann telefonieren oder schlafen. Und das Ding ist nicht so überfüllt wie der Zug.

Will der Mensch überhaupt «gefahren werden»? Ist er bereit zu so grossen Veränderungen?

Das versuchen wir aktuell rauszufinden. Wollen die Leute mit dem eigenen Auto fahren? Wollen sie eher Car-Sharing, also das Auto mit anderen teilen, oder wollen sie Car-Pooling, also ein Fahrzeug, das verschiedene Personen aufnimmt – wie ein individualisierter Bus? Wir untersuchen auch, ob die Leute reines automatisiertes Fahren wollen. Ich vermute, dass dabei Folgendes rauskommt: Für die unangenehmen Aufgaben – wie das tägliche Pendeln – wollen sie es. Aber am Wochenende soll es dann das eigene manuell gesteuerte Auto sein.

Würde das zu weniger Verkehr führen?

Wenn die Leute auf Car-Sharing oder Car-Pooling setzen, würde das tatsächlich zu weniger Verkehr führen. Aber vielleicht lieben die Leute ihr eigenes Auto und wollen das nicht aufgeben. Dann fahren sie mehr. Dann haben wir nicht nur den Umstieg von ÖV auf Individualverkehr zu befürchten, sondern wir müssen uns auch damit rumschlagen, dass wir viel mehr Suchverkehr haben. Wenn mehr Leute auf Individualverkehr umsteigen, haben wir auch zu wenig Parkplätze. Dem automatisierten Fahrzeug ist es nämlich egal, ob es einen Parkplatz hat oder nicht. Es fährt einfach so lange rum und so weit raus, bis es einen Parkplatz gefunden hat. Das heisst, wir haben zusätzliche Strecken. Oder wir haben (wie bei Uber-Fahrzeugen schon heute) in der City folgende Situation: Das Fahrzeug fährt so lange, wie wir einkaufen, um den Häuserblock. Das ist technisch machbar, und wer will das unterbinden? Die Hersteller wohl kaum.

EcoDrive reduziert Treibstoffverbrauch und Stress, erhöht Sicherheit und Komfort. Warum wird das nicht konsequenter umgesetzt?

Man muss den Leuten noch stärker verdeutlichen, wie sie durch eine Verhaltensveränderung tatsächlich etwas erreichen können. Dazu kommt, dass die negativen Folgen, die eintreten, wenn ich als Fahrer mein Verhalten nicht verändere, wenig transparent sind. Und wenn etwas nicht transparent ist, verändere ich mein Verhalten nicht. Wie transparent ist zum Beispiel die Tatsache, dass mein Auto bei 1 Kilometer Fahrt 130 Gramm CO₂ ausstösst? Darunter können sich die Autofahrer nichts vorstellen. Genauso wenig wissen sie über die Folgen eines überflüssigen Skiträgers.

Was bedeutet das für EcoDrive?

Macht deutlich, wie negativ der CO₂-Ausstoss für die Umwelt ist und wie mein eigenes Verhalten diese negativen Folgen

mindern kann. Ich fliege vielleicht nur so lange, bis ich weiss, dass ein Interkontinental-Flug einen Quadratmeter Eis in der Antarktis frisst – oder unsere Gletscher zerstört. Prävention muss einfach sein und sehr konkret. Wichtig ist auch, Ursache und Wirkung zu verknüpfen.

Machen Angebote wie EcoDrive Sinn für Sie?

EcoDrive braucht es mehr denn je. Die Automatisierung wird das Mobilitätsverhalten massiv beeinflussen. Übliche Regulierungsmechanismen – wie in einer Stadt die Parkplätze – greifen zum Beispiel nicht mehr. Es braucht hier also eine massive Begleitung: Wie kriegen wir eine umweltverträgliche Mobilität hin, die nicht nach hinten losgeht? Selbst wenn es nur Elektrofahrzeuge wären, werden viele Fragen auftauchen: Bei solchen elektrischen Systemen haben die Leute das Gefühl, die Reichweite sei zu kurz (auch wenn wir die Strecke, die das Auto fahren müsste, damit es uns zufrieden stellt, höchstens ein bis zweimal pro Jahr fahren). Die Leute müssen mehr wissen über diese Reichweitenangst – und auch darüber, wie ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug idealerweise gefahren wird. EcoDrive sollte sich auch um übergeordnete Themen kümmern: Wie nutze ich Mobilität? Wie nutze ich die verschiedenen Mobilitätsformen, die es gibt?

Was wünschen Sie sich von EcoDrive?

Dass sich EcoDrive in den Diskussionen um die vorher erwähnten Themen engagiert und bestimmte Lösungen unterstützt. EcoDrive sollte auch den gesamten Prozess der Mobilitätsformen im Auge behalten – und unterstützen, dass (auch über Forschung) Wissen generiert wird – um besser zu verstehen, wie Menschen Mobilität nutzen wollen und sollten.

Besten Dank für das Gespräch.

Interview: Angela Cadruvi

www.zhaw.ch

Dr. Markus Hackenfort, 44, arbeitet seit 2009 als Professor für Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie an der ZHAW* in Zürich. Hackenfort fährt mit ÖV und Mobility, ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Winterthur.

* Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision an die Mitgliederversammlung des Vereins **Quality Alliance Eco-Drive**, 8004 Zürich

Als statutarische Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) des Vereins Quality Alliance Eco-Drive für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen. Mitarbeitende unserer Gesellschaft haben im Berichtsjahr bei der Buchführung mitgewirkt. An der eingeschränkten Revision waren sie nicht beteiligt.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

OBT AG



Linus Furrer
Zugelassener Revisionsexperte



Michael Trempp
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Rapperswil, 10. April 2017

– Jahresrechnung 2016 (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang)

OBT AG, Fischmarktplatz 9, 8640 Rapperswil, Telefon 055 222 89 22, Fax 055 222 89 25, www.obt.ch

Kollektivmitglieder

ASTAG, 3000 Bern 14
auto-schweiz auto-suisse, 3001 Bern
Automobil Club der Schweiz ACS, 3000 Bern 13
A-Z Verkehrsschule St. Gallen AG, 9403 Goldbach
Baudirektion Kanton Zürich, 8090 Zürich
Centre L2 Chablais-Valais, 1890 St-Maurice
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., D-53222 Bonn
Driving Center Schweiz, 5745 Safenwil
Erdöl-Vereinigung, Union Pétrolière, 8001 Zürich
FRE Fédération Romande des Ecoles de Conduite,
1007 Lausanne
IPC, 1950 Sion
Lehrverband Logistik 2, 3602 Thun
Les Routiers Suisses, 1026 Echandens
MAN Nutzfahrzeuge (Schweiz) AG, 8112 Otelfingen
Mercedes-Benz Schweiz AG, 8952 Schlieren
SFV/ASMC Schweiz. Fahrlehrer-Verband, 3011 Bern
Springer Transport Media Schweiz GmbH, 8055 Zürich
Touring Club Schweiz TCS, 1214 Vernier
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich, 8048 Zürich
VCS – ATE – ATA, 3360 Herzogenbuchsee
VSR CSR Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat, 3001 Bern

Einzelmitglieder

Becker Salvatore, ATS Auto-Techn. Schulung, 4417 Ziefen
Gasche Urs, Präsident QAED, 3074 Muri BE
Hendrichs Unnus, Safe Driving S.A., 6703 Osogna
Koch Peter, PK Consulting & Support, 5037 Muhen
Kupferschmied Peter, 5079 Zeihen
Langendorf Reiner, ecoprocess, 8004 Zürich
Leuenberger Hans-Jürg, Fahrlehrer, 3613 Steffisburg
Prospero Aldo, Scuola Guida Camion, 6702 Claro
Vukovic Miroslav, Fahrschule Fairplay, 4057 Basel
Waldmeier Werner, Präsident Auditkommission QAED,
3011 Bern

Wünschen Sie mehr Informationen?

Unter www.ecodrive.ch finden Sie detaillierte Informationen zu Eco-Drive und Drucksachen als pdf-Files.

Impressum

QAED-Jahresbericht 2016

Herausgeber und Informationsstelle deutsche Schweiz

Quality Alliance Eco-Drive
Badenerstrasse 21, 8004 Zürich
Tel. 043 344 89 89, Fax 043 344 89 90
info@ecodrive.ch, www.ecodrive.ch

Redaktion

Angela Cadruvi, www.angelacadruvi.ch,
und Quality Alliance Eco-Drive

Gestaltung / Ausführung

MCC Maurer Creative Concepts AG
8702 Zollikon, www.mcc.ch

Fotos

Coop Mineraloel AG (Seite 9 links)
David Schweizer (Porträts Seiten 2 und 10)
EnergieSchweiz (Seite 4)
gchutka (Seite 7 links)
Hp. Teutschmann (Seite 8 links)
Kzenon (Seite 5 rechts)
Mario Guit (Titelbild)
QAED (Seite 3, Seite 6 links oben, links unten,
rechts oben, Seite 7 rechts oben, Seite 8 rechts)
Sébastien Buemi (Seite 9 rechts)
tbd (Seite 6 rechts unten)
Wasserversorgung Zürich (Seite 7 rechts unten,
Seite 10 unten)
Yastremska (Seite 5 links)

Quality Alliance Eco-Drive
Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich
Tel. 043 344 89 89, Fax 043 344 89 90, info@ecodrive.ch

Informationsstelle Westschweiz
Michel Alder, Tel. 027 322 41 33, michel@ecole-alder.ch

Informationsstelle Tessin
Aldo Prospero, Tel. 079 620 96 56, aprospero@camionbus.ch

www.ecodrive.ch

ecodrive[®]
QUALITY ALLIANCE

 **energieschweiz**
Unser Engagement: unsere Zukunft.