

# Jahresabschlussbericht 2021 – Clean Fleet

## Inhaltsverzeichnis

|           |   |          |
|-----------|---|----------|
| <b>1.</b> | <b>Einleitung</b> .....   | <b>2</b> |
| <b>2.</b> | <b>Ausgangslage</b> .....   | <b>2</b> |
| 2.1.      | Trägerschaft Clean Fleet .....  | 2        |
| 2.2.      | Projekthintergrund und Grundidee von Clean Fleet .....                          | 2        |
| 2.3.      | Zielgruppen .....   | 3        |
| <b>3.</b> | <b>Clean Fleet – Umsetzungsphase 1</b> .....                                    | <b>3</b> |
| 3.1.      | Zielsetzung und Zielerreichung .....  | 3        |
| 3.2.      | Umstellung auf WLTP / Anpassung Absenkpfade gemäss Phasing-In .....             | 4        |
| 3.3.      | Anpassungen Website und Transaktionsportal .....                                | 4        |
| 3.4.      | Leichte Nutzfahrzeuge .....   | 4        |
| 3.5.      | Go Live / Kommunikation, Vernetzung und Akquisition von Flottenbetreibern ..... | 4        |
| 3.6.      | Weitere Arbeiten: Übersetzungen, Ökostrom (Plug-in-Hybrid- und E-Autos) .....   | 5        |
| <b>4.</b> | <b>Ausblick für den Weiterbetrieb von Clean Fleet</b> .....                     | <b>5</b> |
| 4.1.      | Partner von Clean Fleet.....  | 5        |
| 4.2.      | Akquise von Firmen.....   | 6        |
| 4.3.      | Website und Transaktionsportal.....   | 6        |
| 4.4.      | Arbeiten Projektleitung, Administration.....                                    | 6        |

## 1. Einleitung

Clean Fleet zielt darauf, Flottenbetreiber mittels einer Auszeichnung zu ermuntern, ihre Personen- und Lieferwagen-Flotte überdurchschnittlich klimafreundlich bzw. CO<sub>2</sub>-arm auszurichten. Eine 2015 vom Bundesamt für Energie in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie<sup>1</sup> hatte das theoretische Potenzial für CO<sub>2</sub>-Einsparungen sowie das generelle Interesse eines Teils der schweizerischen Flottenbesitzer aufgezeigt. Mit dem Pilotprojekt, das im Jahr 2019 abgeschlossen wurde, konnten wertvolle Rückmeldungen zum entwickelten Transaktionsportal (Webtool) gesammelt werden.

Nach der Machbarkeitsstudie und im Anschluss an das erfolgreich durchgeführte Pilotprojekt hat der Vorstand von Clean Fleet beschlossen, das Programm definitiv zu lancieren. Dafür wurde die Planung für die «Umsetzungsphase 1» für das Jahr 2020 an die Hand genommen. Die Weiterentwicklung des Transaktionsportals, dessen Aktualisierung auf die aktuellen Bestimmungen (z.B. Umstellung von NEFZ<sup>2</sup>- auf WLTP<sup>3</sup>-Werte) sowie die Vorbereitung des gesamten Programms für das Go Live waren der Fokus der Umsetzungsphase 1. Im Gegensatz zum Projektantrag an EnergieSchweiz für die Umsetzungsphase 1 wurde somit keine eigentliche Umsetzungs-, sondern tatsächlich eine weitere Entwicklungsphase durchgeführt. Grund dafür sind vor allem aufwändige, nicht vorhersehbare Arbeiten am Transaktionsportal. Diese wurden notwendig, weil das ASTRA die zur Verfügungsstellung der Fahrzeugdaten umgestellt hatte. Weiter gab es Verzögerungen bei Partnerschaften u.a. wegen Corona. Die Aufwände flossen somit nicht wie vorgesehen zu einem Teil in die Akquise von Firmen, sondern vor allem in die Fertigstellung des Programms. Zudem musste für die Erweiterung des Programms auf leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen bis 3.5 Tonnen) der Bundesratsbeschluss zum Phasing-In im November 2021 abgewartet werden. Firmen konnten jedoch ab dem Go Live für Personenwagenflotten im September 2021 über Multiplikatoren über das Programm von Clean Fleet informiert und kontaktiert werden.

## 2. Ausgangslage

### 2.1. Trägerschaft Clean Fleet

2015 wurde als Trägerschaft der Verein Clean Fleet gegründet. Vorstand, Geschäftsleitung und Begleitgruppe sind auf der Website von Clean Fleet [cleanfleet.ch](http://cleanfleet.ch) aufgeführt.

### 2.2. Projekthintergrund und Grundidee von Clean Fleet

2012 entstand die Idee, unter dem Namen «Clean Fleet» eine Schweizer Version der in verschiedenen europäischen Ländern aktiven Cleaner-Car-Contracts-Initiative zu starten. In der Schweiz gibt es keine Massnahmen, kein Programm, welches auf die CO<sub>2</sub>-Reduktion bei der Fahrzeugbeschaffung im Flottenbereich ausgerichtet ist. Die gesetzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften, die seit dem 1. Juli 2012 für neue Personenwagen in Kraft sind, gelten für alle Personenwagen. Die Reduktionziele werden im Mobilitätssektor noch stark verfehlt. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus Treibstoffen liegt sogar noch über dem Wert des Ausgangsjahres 1990 (siehe Abbildung 1).

Auch die übrigen vorhandenen Informationsmassnahmen sprechen den Flottenmarkt nicht gezielt an. Der Flottenmarkt spielt in der Schweiz im Bereich der Neuwagen eine sehr wichtige Rolle. Über ein Drittel der Neuwagen werden als Flottenfahrzeuge zugelassen. Diese Fahrzeuge weisen eine überdurchschnittliche Laufleistung auf und werden nach einer unterdurchschnittlichen Zeit als Occasionen angeboten.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Einführung eines neuen Programms Clean Fleet für Flottenbetreiber – Machbarkeitsstudie, Dezember 2015

<sup>2</sup> Neuer Europäischer Fahrzyklus NEFZ

<sup>3</sup> Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure WLTP

<sup>4</sup> Einführung eines neuen Programms Clean Fleet für Flottenbetreiber – Machbarkeitsstudie, Kapitel 4, Dezember 2015



Abbildung 1: CO<sub>2</sub>-Ausstoss durch Treibstoffe: tatsächliche Entwicklung und Zielpfad (Quelle Daten: BAFU)

Die Grundidee von Clean Fleet definiert sich wie folgt: Bei Clean Fleet legen die Flottenbetreiber in einer vorgegebenen Bandbreite fest, welches CO<sub>2</sub>-Ziel sie für ihre Neuwagenflotte innert den nächsten Jahren erreichen wollen. Dieses liegt unter den in der EU und der Schweiz gesetzlich festgelegten durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Zielwerten für Personenwagen. Die Firmen unterzeichnen eine Erklärung, welche das Reduktionsziel festhält. Je nach geplantem CO<sub>2</sub>-Absenkpfad wird die Clean-Fleet-Auszeichnung Silber, Gold oder Platin vergeben. Diese Auszeichnung unterstützt die Kommunikation der Umwelt-Aktivitäten der Unternehmungen.

Ein Herzstück von Clean Fleet ist das im Rahmen des Pilotprojekts (2018/2019) entwickelte webbasierte Transaktionsportal (Webtool), auf welchem Flottenbetreiber einen von drei zur Verfügung stehenden CO<sub>2</sub>-Absenkpfade auswählen und ihre Neuwagenflotte laufend erfassen können.

## 2.3. Zielgruppen

Hauptzielgruppe des Projekts sind primär Flottenbetreiber mit einer mittleren Flottengrösse von 21 – 150 Fahrzeugen. Hier ortet die Machbarkeitsstudie von Clean Fleet (2015) das grösste CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial ein. Schweizweit gibt es knapp 3'000 Firmen-PW-Flotten in diesem Grössensegment.

Als Nebenzielgruppen gelten Unternehmen mit einer kleinen Flottengrösse von bis zu 20 Fahrzeugen sowie grosse Unternehmen mit über 150 Fahrzeugen. Letztere werden gemäss Kommunikationskonzept von Clean Fleet prioritär angegangen, da sie als Vorbilder helfen können, die Hauptzielgruppe anzusprechen. Ergebnisse / Wirkung

## 3. Clean Fleet – Umsetzungsphase 1

### 3.1. Zielsetzung und Zielerreichung

Erste Priorität der Umsetzungsphase 1 hatte die Fertigstellung des Programms für den Live-Betrieb. Dabei mussten die Website und das Transaktionsportal angepasst und die Absenkpfade etc. auf WLTP-Werte umgestellt werden. Die Akquisition von Flottenbetreibern musste in der Priorität zurückgestellt werden. Grund dafür waren einerseits aufwändige Arbeiten am Transaktionsportal, die auf eine Umstellung der Fahrzeugdaten beim ASTRA zurückzuführen sind. Neu mussten die benötigten Fahrzeuginformationen aus verschiedenen Dateien zusammengeführt werden, die unterschiedlich beschafft werden müssen. Dies führte zu einem unvorhersehbaren Programmier- und Testaufwand am Transaktionsportal. Andererseits gab es aufgrund Corona diverse Verzögerungen bei Partnerschaften. Weiter konnte die geplante Erweiterung für Lieferwagen bis 3.5 Tonnen erst auf Ende 2021 umgesetzt werden, da für die zu definierenden Absenkpfade der Bundesratsentscheid zum Phasing-In für Lieferwagen abgewartet werden musste.

Nichtsdestotrotz konnte das Go Live für Personenwagenflotten im September 2021 durchgeführt und über mehrere Multiplikatoren kommuniziert werden. Die weiteren Aufgaben zur Fertigstellung des Programms konnten bis zum Abschluss der Projektphase umgesetzt werden (siehe folgende Kapitel).

## 3.2. Umstellung auf WLTP / Anpassung Absenkpfade gemäss Phasing-In

Der Bundesrat hat im November 2020 den bis dahin (z.B. bei der EnergieEtikette für Personenwagen) angewendeten Umrechnungsfaktor von NEFZ zu WLTP neu berechnet (bisher: 1.21, neu: 1.24).

Seit Januar 2021 sind die neuen Clean-Fleet-Absenkpfade Silber, Gold und Platin definiert (siehe [cleanfleet.ch](https://www.cleanfleet.ch)). Die sich am Referenzpfad (gesetzlicher Absenkpfad für den Durchschnitt der jährlichen Neuwagenflotte) orientierenden CO<sub>2</sub>-Absenkpfade von Clean Fleet mussten jedoch im Jahr 2021 zweimal angepasst werden. Ein erstes Mal nach der Abstimmung über das CO<sub>2</sub>-Gesetz und ein zweites Mal nach der im November durch den Bundesrat geänderten Verordnung. Das 95-Gramm Ziel nach NEFZ (WLTP 118g/km) muss nun von den Importeuren definitiv im Jahr 2022 erreicht werden. Für die Lieferwagen hat der Bundesrat den Phasing-In-Zeitraum unverändert auf dem Jahr 2023 belassen.

Die Website sowie das Transaktionsportal konnten erst per November 2021 auf die neusten Bestimmungen angepasst werden. Die am Pilotprojekt von Clean Fleet mitwirkenden Firmen finden Ihre eingetragene Flotte auf WLTP-Werte umgerechnet. Es gibt jedoch für diese Nutzergruppe immer noch eine NEFZ-Ansicht, die angewählt werden kann. Für die nähere Zukunft ist nun nicht mehr mit Änderungen am CO<sub>2</sub>-Referenzpfad (gesetzlicher CO<sub>2</sub>-Absenkpfad für PW und Lieferwagen) zu rechnen. Damit sollte im vierten Quartal 2021 auch für die Clean Fleet Pfade *Silber, Gold und Platin* für PW und Lieferwagen ein «definitiver Status» erreicht worden sein.

## 3.3. Anpassungen Website und Transaktionsportal

Bei der weiteren Planung der Arbeiten am Transaktionsportal hat sich herausgestellt, dass die bis anhin angewendete Datenbeschaffung über das ASTRA nicht mehr in der gleichen Art und Weise möglich war. Personelle Wechsel und Reorganisationen bei der Zurverfügungstellung von Fahrzeugdaten führten zu grossen zeitlichen Verzögerungen. Statt nur einer bewährten und vordefinierten Default-Datenabfrage musste nun neu definiert werden, wie Clean Fleet vom ASTRA Daten erhalten kann. Neu waren auch verschiedene Datensätze zu kombinieren. Gewisse Datensätze sind frei zugänglich. Andere wiederum müssen beim ASTRA eingekauft werden. Dazu braucht es neu einen Vertrag mit dem ASTRA. Dies hatte zur Folge, dass ein erheblicher, nicht budgetierter Programmieraufwand entstand. Aufgrund dieser neuen Bedingungen konnte die Testumgebung für an Clean Fleet interessierte Betriebe erst im Juni 2021 fertig realisiert werden. Die sich geänderten Bedingungen haben sich auch auf der Kostenseite ausgewirkt, was in einer Verschiebung der Priorität der Aufgaben resultierte. Aufgrund dieser Mehraufwände sowie aufgrund des verspäteten Go-Live-Zeitpunkts konnten zum Beispiel weniger Mittel in die direkte Akquise von Teilnehmerfirmen investiert werden (siehe Kapitel 3.5).

Die Test- und Mitgliederumgebung des Transaktionsportals konnten zum Go-Live im September interessierten Firmen zur Verfügung gestellt werden.

Zudem wurden die Inhalte auf der Website [cleanfleet.ch](https://www.cleanfleet.ch) laufend aktualisiert und die jeweils neuen Partner aus dem Kreis der Kantone und Städte aufgenommen.

## 3.4. Leichte Nutzfahrzeuge

Nach dem Bundesratsentscheid zu den Phasing-In-Fristen für Personen- und Lieferwagen konnte im Dezember das Transaktionsportal schliesslich auch für Lieferwagen (leichte Nutzfahrzeuge bis 3.5 Tonnen) bereitgestellt werden. Die neuen Clean-Fleet-CO<sub>2</sub>-Absenkpfade Silber, Gold und Platin für die Lieferwagenflotten sind auf der Website und im Transaktionsportal integriert.

## 3.5. Go Live / Kommunikation, Vernetzung und Akquisition von Flottenbetreibern

Am 16. September erfolgte das Go Live von Clean Fleet. Dazu wurde eine Medienmitteilung (d/f) an Tagesmedien und Fachmedien sowie an die Partner versandt. In den darauffolgenden Wochen konnten verschiedene Beiträge in Online- und in Printkanälen der diversen Partner von Clean Fleet platziert werden.

Die Arbeiten im Bereich Kommunikation und Vernetzung sind parallel zur Fertigstellung des neuen Transaktionsportals im Sommer 2021 gestartet worden. Bis Ende 2021 konnten die Arbeiten in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den verschiedenen Projektpartnern fortgesetzt werden. Der Clean-Fleet-Flyer, der anlässlich der Pilotphase produziert wurde, ist überarbeitet und steht als pdf- und Papierversion zur Verfügung. An diverse Partner wurden Flyer zur Verteilung an Firmen versendet.

**Kommunikationsmassnahmen:** Anschliessend an die Medienmitteilungen sind verschieden Beiträge in Online- und in Printkanälen der diversen Partner von Clean Fleet publiziert worden. Die Liste mit Kommunikationskanälen wächst mit steigender Zahl von Partnern, vor allem mit Kantonen und Städten.

**Akquise von Flottenbetreibern:** Bei Flottenbetreibern wird für den Entscheidprozess, beim Clean-Fleet-Programm mitzumachen, eine gewisse Zeitspanne einzurechnen sein. Dies weil nach Kontaktaufnahme und Testphase durch (in der Regel) die Verantwortlichen für Klima- und Umweltthemen zuerst ein Antrag an die Geschäftsleitung und ein positiver GL-Entscheid erfolgen müssen. Clean Fleet rechnet für diese firmeninternen Abläufe/Entscheidprozesse gemäss Erfahrungen aus den Beratungstätigkeiten verschiedener Akteure mit einer durchschnittlichen Dauer von einem Dreiviertel-Jahr. Wie bereits beschrieben, konnten die Mittel nicht wie geplant für die Akquise von Flottenbetreibern eingesetzt werden. Dies wird dann ein Programmschwerpunkt der nächsten Projektphase darstellen.

### 3.6. Weitere Arbeiten: Übersetzungen, Ökostrom (Plug-in-Hybrid- und E-Autos)

**Übersetzungen:** Die Übersetzung von Website und Transaktionsportal auf Französisch sind abgeschlossen. Das Programm wird seit dem ersten Quartal 2021 zweisprachig (d/f) geführt. Das Transaktionsportal steht zusätzlich auf Englisch und Italienisch zur Verfügung. Für die Betreuung von Partnern und Firmeninteressenten in der Romandie ist dem Geschäftsleitungsbereich ein neues «Sécretariat romande» angegliedert.

**Verknüpfung Klimaschutz mit Biodiversität (Ökostrom):** Elektroautos werden in der Schweizer Gesetzgebung mit 0 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer bewertet. Dies ist somit auch bei Clean Fleet im Transaktionsportal so integriert. Damit dem in der Machbarkeitsstudie aufgetretenen Argument, dies sei «Greenwashing», etwas entgegengewirkt werden kann, hat Clean Fleet entschieden, dass für Elektroautos und entsprechend auch bei Plug-in-Hybriden in einer Flotte «naturemade star»-zertifizierten Ökostrom bezogen werden muss. Flottenbesitzer können entweder selbst einen Nachweis für Ökostrom erbringen und diesen über das Transaktionsportal hochladen, oder diesen unkompliziert via Transaktionsportal bei Repower, dem Partner von Clean Fleet, beziehen. Auf dem Transaktionsportal hat Clean Fleet dafür einen Bestellprozess eingerichtet. Das Thema Ökostrom ist auf der Website von Clean Fleet behandelt. Klimaschutz und die Erhaltung der Biodiversität sind zwei wichtige Umweltziele, die eng miteinander verknüpft sind. Berichte des Weltklimarates IPCC und des Weltbiodiversitätsrates IPBES legen unmissverständlich dar, dass der Artenschwund neben der Klimaerwärmung eine der grössten Bedrohungen ist. Artenreichtum und intakte Ökosysteme helfen, die negativen Auswirkungen des Klimawandels abzuschwächen. So sind Gebiete mit einer reichen Biodiversität oft auch grosse Kohlenstoffspeicher, beispielsweise Moore oder Auenlandschaften.

## 4. Ausblick für den Weiterbetrieb von Clean Fleet

Ein Hauptziel der im Jahr 2022 laufenden Umsetzungsphase 2 besteht darin, nun möglichst vielen Firmen das Programm Clean Fleet bekannt zu machen und sie zum Mitmachen zu bewegen. Dazu sind auch eine bessere Marktpräsenz und Vernetzung mit Multiplikatoren wichtig.

### 4.1. Partner von Clean Fleet

Für den Erfolg von Clean Fleet ist es entscheidend, den Kreis der Finanz- und Kommunikationspartner laufend zu erweitern. Vor allem für das Erreichen der Zielgruppe ist die Vernetzung mit Verbänden sowie den entsprechenden Fachstellen von Kantonen und Städten (darunter insbesondere die Klimabündnisstädte) von zentraler Bedeutung. Entsprechende Kontakte und Projektpräsentationen vor Ort und online wurden in der Umsetzungsphase 1 bei 15 Kantonen und Städten umgesetzt. Diese Arbeiten werden 2022 weitergeführt.

Die Kommunikation von Clean Fleet soll weiterhin in erster Linie über Multiplikatoren stattfinden. Die Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Organisationen, welche mit einmaliger oder periodischer Berichterstattung helfen, Clean Fleet in der Zielgruppe bekannt zu machen und auch Flottenbetreiber zum Mitmachen zu gewinnen, wird 2022 ausgebaut.

Für die Vernetzung mit Finanz- und Kommunikations-Partnern werden für die nächsten Jahre Ziele definiert. Das für das Pilotprojekt erstellte Kommunikationskonzept wird aufgrund der Erfahrungen und Ergebnisse der Pilot- und Umsetzungsphase 1 angepasst und aktualisiert.

## 4.2. Akquise von Firmen

Clean Fleet wird eine Reihe von Firmen mit einem Flyer-Versand anschreiben und so direkt auf Clean Fleet aufmerksam machen. Weiter wird Clean Fleet bei Firmen, die durch das Beratungsprogramm Clever mobil beraten wurden, nachfassen.

Um zudem mit möglichst vielen weiteren Firmen in Kontakt zu treten und um bei den Firmen das Problembewusstsein zu wecken oder zu erneuern, wird die im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchgeführte Firmenumfrage in angepasster Form wiederholt. Eine Umfrage hilft es, den entsprechenden Umweltabteilungen das Thema im Unternehmen auf die Agenda zu setzen und nach vorne zu bringen. Mit der Umfrage kann auch das Thema „Einsatz von Plug-in-Hybridmodellen“ beleuchtet und diskutiert werden. Die neue Umfrage soll in Zusammenarbeit mit Partner von Clean Fleet durchgeführt werden.

Clean Fleet schätzt den Entscheidungsprozess eines Flottenbetreibers, bei Clean Fleet beizutreten, auf eine Zeitspanne von einem halben bis einem Dreivierteljahr. Ziel der nächsten Projektphase ist es, diese Zeitspanne kennen zu lernen.

## 4.3. Website und Transaktionsportal

Die Website wird laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Beim Transaktionsportal sind diverse technischen Anpassungen vorzunehmen (Migration My SQL 5.5 -> 8.0; Migration auf Windows Server 2022, Migration .NET Core von 2.0.5 auf 3.1 etc.). Inhaltlich ist eine Erweiterung geplant: Es wird eine Funktion für das Zurückschauen auf vergangene Jahre eingefügt. Damit ist nicht nur in der Grafik der jeweilige CO2-Flottendurchschnitt pro Jahr sichtbar, sondern es können auch die im System eingetragenen Modelle der zurückliegenden Jahre sichtbar gemacht werden.

## 4.4. Arbeiten Projektleitung, Administration

In der nächsten Projektphase sollen die noch fehlenden Unterlagen für das Programm erarbeitet werden. Dazu gehört insbesondere die Erstellung der Clean-Fleet-Auszeichnungen sowie der Vereinbarung für Firmen.

Alle weiteren Projektleitungs- und Administrationsaufgaben bleiben auch in der nächsten Projektphase bestehen.