Energie und Verkehr

Autor(en): **Renggli, Martin**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Energie extra**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 3

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

energie 2000 extra

INFORMATIONEN BUNDESAMT FÜR ENERGIEWIRTSCHAFT BEW UND ENERGIE 2000 3/97 JUNI

alexandria.admin.ch
1950361690

PP I 1058

Vorabdruck für GEMEINDE 97

Energie und Verkehr

Rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehr. Der Kerosinverbrauch im wachsenden Flugwesen lässt sich praktisch nur in internationaler Zusammenarbeit eindämmen.
Ebenfalls mit Hindernissen verbunden ist die Verbesserung der Energieeffizienz im Güterverkehr. Spezifische Einsparungen werden durch zunehmende Transportleistungen zunichte gemacht, und die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene führt nur bei optimalen Bedingungen (gute Auslastung, Containerverkehr, umweltschonende Elektrizitätserzeugung usw.) zu spürbaren Verbesserungen.
Eine Stabilisierung oder gar Verringerung des Energieverbrauchs ist deshalb in besonderem Mass auf Effizienzgewinne beim Personenverkehr angewiesen. Hier wird der grösste Teil der Energie des Verkehrssektors verbraucht: Und 50 % der Fahrten dienen "nur" der Freizeit. Hier hakt Energie 2000 denn auch ein: Wenn schon motorisiert, dann möglichst effizient. Die Absolventen der von Energie 2000 angebotenen Eco-Fahrkurse erzielen eine Treibstoffeinsparung von 10 bis 20 Prozent. Zunehmende Nachfrage findet z.B. das CarSharing – die gemeinsame Nutzung der Autos. Energie 2000 will damit 2 % der Energie des Personenverkehrs sparen.
Allein mit freiwilligen Massnahmen dürfte der Treibstoffverbrauch aber nicht in den Griff zu bekommen sein. Zusätzliche Anreize wie der Verbrauchszielwert für neue Personenwagen, verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuern, der Neat-Zehner oder die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sind deshalb auch aus energiepolitischer Sicht Schritte in die richtige Richtung.

Martin Renggli
Chef des Dienstes
Energiepolitik, BEW

Wirtschaft:
Investitionsprogramm unterstützt Energie 2000 S. 2

Energie 2000 Treibstoffe:
Mobilität kontra Energiesparen? S. 4–6

Energie 2000 für Gemeinden:
Fortschritte im Langsamverkehr S. 7

Stadtrat
Dr. Thomas Wagner

Vorsteher des Departementes der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich

Wir sind mobil, wir wollen mobil bleiben, und wir müssen mobil sein: Mit züri mobil nehmen wir international eine Vorreiterrolle ein und wollen sie – gemeinsam mit Energie 2000 – ausbauen.

ZÜRI MOBIL UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Bewegungsfreiheit umweltfreundlich gestalten

Züri mobil – ein Gemeinschaftsprojekt der Verkehrsbetriebe Zürich, ATG Autoteilet, Europcar und Energie 2000 – gestaltet den öffentlichen Verkehr individueller und den privaten Verkehr öffentlicher. Das ist Mobilitätsmanagement: Die Mobilitäts-Bedürfnisse (und -Notwendigkeiten) des modernen Menschen komfortabel, preiswert und umweltfreundlich zu gestalten, mit hohem Kundennutzen also. Denn: Trotz hervorragend vernetztem Angebot des öffentlichen Verkehrs in räumlicher und zeitlicher Hinsicht und in besonderem Masse im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes ist eine kundenfreundliche Weiterentwicklung schwierig finanzierbar, der Verlust an Marktanteilen droht. Der private Verkehr kann eine Lücke und damit den Abbau in der Angebotsqualität mühelos füllen.
Von der Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr mit dem Auto zu kombinieren, profitieren alle: die 40 % autolosen Haushalte in der Stadt, die vielen Unternehmen ohne eigene Flotte und Parkplatz, Leute mit weniger als 10 000 Autokilometern pro Jahr, die vielen, die sich gerne vom Autounterhalt entlasten wollen – und der öffentliche Verkehr.
Die Autos von *züri mobil* stehen zwar nicht in der eigenen Garage, aber in der eigenen Nachbarschaft. Die Kundschaft kann wählen zwischen Autos für alle Fahrzwecke, zwischen Verkehrsmitteln und verschiedenen Komfortstufen – und wird zum eigenen Mobilitätsmanager.
Wir hoffen, dass *züri mobil* wachsen wird wie das CarSharing in der Schweiz, das seit 1992 von gut 1000 Genossenschaftern auf heute fast 15 000 Kundinnen und Kunden mit bald 640 Standorten gewachsen ist. Die Partner von *züri mobil* sind zuversichtlich, dass die Grundidee – die Bewegungsfreiheit umweltfreundlich zu gestalten – am Markt verstanden und in der Schweiz weiterentwickelt wird. Für Energie 2000 bedeutet *züri mobil:* Umweltschutz im Verkehr und Kostenmanagement, Innovation in Verkehr und Gesellschaft, ein Mobilitätsangebot gegen die Resignation und neue Partnerschaften im Verkehr.

T.W.

Bundesamt für Energiewirtschaft
0.06-1
658