

Projekte zur Emissionsverminderung im Inland

Programm Nr. 0031 Elektro- und Hybridbusse

Entwurf Verifizierungsbericht

1. Mai 2016

VERTRAULICH

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan
Titel: Projekte zur Emissionsverminderung im Inland
Untertitel: Programm Nr. 0031 Elektro- und Hybridbusse
Dokumentversion: 1.0
Auftraggeber: myclimate
Ort: Altdorf UR und Bern
Datum: 1. Mai 2016

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Ecoplan AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Monbijoustrasse 14
CH - 3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Schützengasse 1
Postfach
CH - 6460 Altdorf
Tel +41 41 870 90 60
altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung der Beurteilung / Fazit	3
1	Angaben zur Verifizierung.....	4
1.1	Verifizierungsstelle und Projektprüfung	4
1.2	Verwendete Unterlagen	4
1.3	Vorgehen bei der Verifizierung.....	4
1.3.1	Ziel der Verifizierung	4
1.3.2	Beschreibung der gewählten Methoden	5
1.3.3	Beschreibung des Vorgehens	5
1.3.4	Beschreibung des Vorgehens zur Qualitätssicherung	7
1.4	Unabhängigkeitserklärung	7
1.5	Haftungsausschlussklärung	7
2	Allgemeine Angaben zum Projekt	7
2.1	Projektorganisation	7
2.2	Projektinformation	8
2.3	Angaben zu den verifizierten Vorhaben des Programms	8
2.4	Beurteilung der Gesuchsunterlagen	8
2.5	Beurteilung der Erfüllung der Aufnahmekriterien	8
3	Ergebnisse der inhaltlichen Prüfung des Projekts.....	9
3.1	Beschreibung Monitoring	9
3.2	Rahmenbedingungen	9
3.3	Berechnung der tatsächlich erzielten Emissionsverminderung	10
3.4	Wesentliche Änderungen	10
4	Zertifizierung.....	10
5	Anhang A: Verwendete Unterlagen	11
6	Anhang B: Checkliste	12
6.1	Formales	12
6.2	Beschreibung Monitoring	13
6.3	Rahmenbedingungen	15
6.4	Berechnung der tatsächlichen Emissionsverminderung	18
6.5	Wesentliche Änderungen	24

6.6	Qualitätssicherung	25
7	Anhang C: Liste der Fragen	26
7.1	Clarification Request	26
7.2	Forward Action Request (FAR)	27

Zusammenfassung der Beurteilung / Fazit

Nach Abschluss der Verifizierung des Programms 0031 Elektro- und Hybridbusse kommt die Verifizierungsstelle zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die Gesuchsunterlagen sind konsistent und erfüllen die Anforderungen. Die diesbezüglich offenen CR wurden erledigt.
- Bezüglich der Additionalität wurde ex-ante angenommen, dass diese erfüllt ist.
- Die Monitoringmethode wurde wie in der Projektbeschreibung vorgesehen umgesetzt und die Emissionsverminderungen wurden korrekt berechnet.

Für die im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2015 erzielten Emissionsverminderungen von 256 t CO₂eq aus dem vorliegenden Programm können aus Sicht der Verifizierungsstelle Bescheinigungen gemäss CO₂-Verordnung ausgestellt werden,

Bei der nächsten Verifizierung sind die folgenden Punkte (vgl. FAR in Anhang F [Kapitel 7] zu beachten:

- Klärung der FAR aus dem Begleitbrief Eignungsentscheid Punkt 1 und 2 bezüglich der Additionalität zwischen Gesuchsteller und BAFU.

1 Angaben zur Verifizierung

1.1 Verifizierungsstelle und Projektprüfung

Verifizierungsstelle (Unternehmen)	ECOPLAN AG
Verifizierer	BUFFAT Marcel, 041 872 10 61, marcel.buffat@ecoplan.ch
Qualitätssicherung durch	MÜLLER André 031 356 61 61 andre.mueller@ecoplan.ch
Verifizierter Monitoringzeitraum	Monitoring von 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2015
Zertifizierungszyklus	1. Verifizierung durch ECOPLAN

1.2 Verwendete Unterlagen

Version der Projektbeschreibung	Version 4.1
Datum der Projektbeschreibung	23. Oktober 2013
Version des Validierungsberichts	Version 2.0
Datum des Validierungsberichts	11. November 2013
Version des Monitoringberichts	Version 1 / Version 2
Datum des Monitoringberichts	1. März 2016 / 11. April 2016

Die weiteren verwendeten Grundlagen, auf denen die Verifizierung beruht, sind in Anhang B (Kapitel 6) aufgeführt.

1.3 Vorgehen bei der Verifizierung

1.3.1 Ziel der Verifizierung

Ziel der Verifizierung ist die Prüfung der Monitoringberichte der einzelnen Vorhaben. Dabei werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Prüfung, ob die Angaben zum tatsächlich umgesetzten Projekt vollständig und konsistent sind
- Prüfung der umgesetzten Monitoringmethode
- Prüfung der Berechnung der erzielten Emissionsverminderung

Basierend auf der Analyse möglicher Risiken wurde für das Programm 0031 der Schwerpunkt der Verifizierung auf die folgenden Punkte gelegt:

- Nachweis der Fahrleistung, des Elektrizitätsverbrauchs und des Dieserverbrauchs der Projektflotte sowie dem Nachweis des Treibstoffverbrauchs der Diesel-Referenzflotte.

- Nicht geprüft werden muss die Additionalität des Programms. Diese wird ex-ante als erfüllt betrachtet. Allerdings erachtet das BAFU das dieser Annahme zugrundeliegende Referenzszenario als ungenügend und hat zusätzliche Auflagen formuliert. Die Verifizierungsstelle erachtet die Auflagen des BAFU sowie deren Umsetzung im Rahmen des Monitorings nicht als zielführend. Aus Sicht der Verifizierungsstelle muss die Frage nach der Erfüllung des Additionalitätskriteriums zum Kaufzeitpunkt beantwortet werden, also zu den dann einzusetzenden Kaufpreisen für Elektro-, Hybrid- resp. Dieselsebusse und den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Erwartungen bezüglich Betriebskosten und Treibstoffverbrauch. Zur Erfüllung der Auflagen sowie den Schlussfolgerungen daraus, kann die Verifizierungsstelle keine Stellungnahme abgeben. Die Klärung der FAR aus dem Eignungsentcheid Punkt 1 und 2 müssen zwischen Gesuchsteller und dem BAFU geklärt werden und sind bei der nächsten Verifizierung zu berücksichtigen (vgl. FAR 1).

1.3.2 Beschreibung der gewählten Methoden

Bei der Prüfung handelt es sich um eine ex-post Prüfung. Das heisst die Prüfung der Unterlagen erfolgt nachträglich. Für die Prüfung werden die folgenden Methoden angewandt:

- Formelle Prüfung: Bei der formellen Prüfung wird die äussere Ordnungsmässigkeit der Dokumente geprüft einschliesslich der rechnerischen Richtigkeit der Berechnung.
- Materielle Prüfung: Im Rahmen der materiellen Prüfung wird geprüft, ob die Angaben inhaltlich richtig sind.
- Progressive Prüfung: Bei der progressiven Prüfung wird der Weg des Zahlenmaterials verfolgt vom Beleg bis zur Bestätigung der Additionalität resp. der ausgewiesenen CO₂-Emissionen.
- Stichprobenprüfung: Bei der Stichprobenprüfung wird eine Auswahl von Belegen/Berechnungen geprüft. Dabei wird die Grösse der Stichprobe so gewählt, dass ein hinreichend sicheres Urteil erreicht werden kann.
- Lückenlose Prüfung: Bei der lückenlosen Prüfung werden sämtliche Belege/Berechnungen geprüft.

1.3.3 Beschreibung des Vorgehens

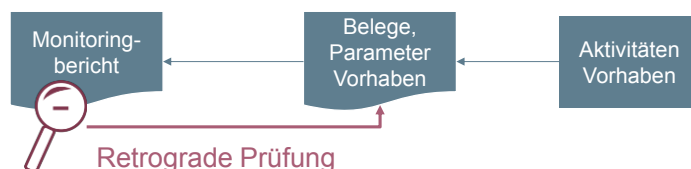
Der Ablauf der Prüfung orientiert sich an der Checkliste des BAFU. Die einzelnen Prüfungshandlungen und die angewendeten Methoden sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 1-1: Prüfungshandlungen und Methoden

Prüfungshandlung	Methode				
	Formelle Prüfung	Materielle Prüfung	Retrograde Prüfung	Lückenlose Prüfung	Stichproben Prüfung
Prüfung der Übereinstimmung des Monitoringberichts mit der Programmbeschreibung (Abschnitt 6.1 - 6.3 der Checkliste in Anhang B)	X			X	
Prüfung der Berechnung der tatsächlichen Emissionsveränderungen (Abschnitt 6.4 der Checkliste)	X	X	X		X
Prüfung der wesentlichen Änderungen Wirtschaftlichkeitsanalyse (Abschnitt 6.5 der Checkliste)	<i>Keine Prüfung erfolgt</i>				
Qualitätssicherung					X

Die Prüfung der Berechnung der tatsächlichen Emissionsveränderungen sowie die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsanalyse sind in der nachfolgenden Abbildung grafisch dargestellt.

Abbildung 1-2: Vorgehen für die Prüfung der Berechnung der tatsächlichen Emissionsveränderungen und der Wirtschaftlichkeitsanalyse



Während den Aktivitäten in den einzelnen Vorhaben (Betrieb von Elektro- und Hybridbussen) entstehen verschiedene Belege (z.B. Tankstellenabrechnungen, Journaleinträge aus Stromzählerablesungen, Eintragungen in Fahrtenbüchern etc.). Im Rahmen des Monitoringkonzepts wurden verschiedene Parameter definiert, die im Rahmen des Monitorings gemessen werden. Diese Parameter basieren auf den Belegen, die aus den Aktivitäten der Vorhaben entstehen und fließen anschliessend in den Monitoringbericht ein. Dort dienen sie unter anderem dem Nachweis der erzielten Emissionsreduktionen. Im Rahmen der retrograden Prüfung (rot eingezeichnet in der Abbildung) verfolgt EcoPlan die Angaben aus dem Monitoringbericht bis zu ihrem Ursprungsbeleg zurück. Nicht geprüft wird, ob die Belege inhaltlich korrekt sind.

Eine Vor-Ort-Besichtigung der Anlagen wurde nicht durchgeführt. Der Grund dafür ist, dass die vorgelegten Belege genügen, um zu erkennen, dass das Vorhaben wie vorgesehen umgesetzt wurde. Eine Besichtigung der Anlagen hätte hierzu keine zusätzlichen Erkenntnisse gebracht.

1.3.4 Beschreibung des Vorgehens zur Qualitätssicherung

Im Rahmen des Ecoplan-internen-QMS-Prozesses, welcher seit Sommer 2003 gemäss ISO 9001 zertifiziert ist, überprüft der Qualitätsverantwortliche die Vorgehensweise und den Bericht. Anschliessend wird dieser freigegeben.

1.4 Unabhängigkeitserklärung

ECOPLAN sowie die unter Abschnitt 1.1 aufgeführten Fachexperten und Qualitätsverantwortlichen sind – abgesehen von den Leistungen im Rahmen der Verifizierung – vom Auftraggeber der Verifizierung und deren Beratern unabhängig.

Die mit der Verifizierung betrauten Personen (vgl. Abschnitt 1.1) und ECOPLAN entwickeln oder beraten keine Projekte und Programme des Projekttyps Transport im Inland, die zu anrechenbaren Emissionsverminderungen führen können.

1.5 Haftungsausschlusserklärung

Die im Rahmen der Verifizierung von ECOPLAN verwendeten Informationen stammen vom Gesuchsteller, dem Programmentwickler oder aus Quellen, die ECOPLAN als zuverlässig einstuft. Für die Genauigkeit, Richtigkeit, Vollständigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der verwendeten Informationen ist ECOPLAN nicht verantwortlich und nicht haftbar. ECOPLAN lehnt jegliche Haftung ab für Fehler und deren direkte oder indirekte Folgen im Rahmen der bereitgestellten Informationen, den erstellten Produkten, den gezogenen Schlussfolgerungen und den getätigten Empfehlungen.

2 Allgemeine Angaben zum Projekt

2.1 Projektorganisation

Programmtitel	Elektro- und Hybridbusse
Gesuchsteller	myclimate
Kontakt	Martin Jenk Sternenstrasse 12 8002 Zürich 044 500 43 62 martin.jenk@myclimate.org
Registrierungsnummer	0063
Datum der Registrierung	21.05.2014

2.2 Projektinformation

Kurze Beschreibung des Projekts	Die Programmaktivität beinhalte den Betrieb von Hybrid- und Elektrobussen exklusive elektrischen Trolleybussen. Durch den Einsatz von Hybrid- und Elektrobussen kann der Ausstoss von Treibhausgasen über eine Reduktion des Verbrauchs von fossilen Treibstoffen eingespart werden.
Projekttyp gemäss Projektbeschreibung	Effizienzverbesserung Personentransport/Güterverkehr
Angewandte Technologie	Elektro- und Hybridbusse

2.3 Angaben zu den verifizierten Vorhaben des Programms

Firma	Anzahl Busse	Art der Busse
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

2.4 Beurteilung der Gesuchsunterlagen

Die Gesuchsunterlagen sind konsistent und erfüllen die Anforderungen (vgl. Abschnitt 6.1 in Anhang B, Kapitel 6).

2.5 Beurteilung der Erfüllung der Aufnahmekriterien

Als Kriterium für die Aufnahme der Vorhaben dienen die Kaufverträge. Das Aufnahmekriterium ist erfüllt, wenn eine Kopie des Kaufvertrags vorliegt. Wie die untenstehende Tabelle zeigt, erfüllen alle Vorhaben dieses Aufnahmekriterium.

Aufnahmekriterium	Beurteilung der Erfüllung	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Kaufverträge	Kopie Kaufvertrag vorhanden	X	X	X	X

3 Ergebnisse der inhaltlichen Prüfung des Projekts

3.1 Beschreibung Monitoring

Bezüglich der Beschreibung des Monitorings kommt die Verifizierungsstelle zu folgenden Schlussfolgerungen (vgl. Abschnitt 6.2 in Anhang B, Kapitel 6):

- Die Monitoringmethode ist mit Fokus auf die zu erhebenden Parameter klar und nachvollziehbar beschrieben. Die Monitoringmethode entspricht der im Monitoringkonzept vorgesehen Methode.
- Der Messablauf (inkl. Datenquellen) sowie die entsprechenden Verantwortlichkeiten für die Datenerhebung sind für jeden Parameter definiert.
- Die vorgesehene Qualitätssicherung ist zielführend. Der diesbezüglich formulierte CR 2 ist erledigt.
- Die noch zu klärenden Punkte aus der Eignungsentscheidung sind grundsätzlich geklärt. Allerdings erachtet die Verifizierungsstelle weder die Auflagen des BAFU noch die Umsetzung durch das Programm als zielführend (vgl. FAR 3).
- Inkonsistenzen, Fehler oder Fehleinschätzungen: Während der Verifizierung wurden in der Programmbeschreibung und dem Validierungsbericht keine Inkonsistenzen oder Fehler festgestellt.

Basierend auf den obenstehenden Schlussfolgerungen kommt die Verifizierungsstelle zu folgender Beurteilung:

- Die Beschreibung des Monitorings erfüllt die Anforderungen.

3.2 Rahmenbedingungen

Bezüglich der Rahmenbedingungen kommt die Verifizierungsstelle zu folgenden Schlussfolgerungen (vgl. Abschnitt 6.3 in Anhang B, Kapitel 6):

- Die Beschreibung der Technologie im Monitoringbericht entspricht derjenigen in der Programmbeschreibung.
- Die eingesetzte Technologie entspricht dem aktuellen Stand der Technik.
- Es wurden gemäss Monitoringbericht keine Finanzhilfen beantragt. Die diesbezüglich widersprüchlichen Informationen in Medienberichten können plausibel erklärt werden (vgl. CR 1).
- Es sind keine neuen gesetzlichen Vorgaben bekannt, die das Projekt oder die Referenzentwicklung beeinflussen.
- Die Anforderungen bezüglich des Umsetzungsbeginns sind erfüllt.
- Das Monitoring wurde zeitgleich resp. vor dem Wirkungsbeginn aufgenommen. Der Wirkungsbeginn ist belegt.

Basierend auf obenstehenden Schlussfolgerungen kommt die Verifizierungsstelle zu folgender Beurteilung:

- Die Anforderungen sind erfüllt.

3.3 Berechnung der tatsächlich erzielten Emissionsverminderung

Bezüglich der tatsächlich erzielten Emissionsverminderung kommt die Verifizierungsstelle zu folgenden Schlussfolgerungen (vgl. Abschnitt 6.4 in Anhang B, Kapitel 6):

- Systemgrenze und Einflussfaktoren: Die Systemgrenze und die Einflussfaktoren haben sich gegenüber der Programmbeschreibung nicht geändert.
- Monitoring der Projektemissionen: Das Monitoring der Projektemissionen erfolgte wie in der Programmbeschreibung vorgesehen. Das Monitoring ist vollständig. Die verwendeten Parameter sind belegt und wurden korrekt angewendet. Die Berechnungen wurden durchgeführt.
- Bestimmung der Referenzentwicklung: Die Berechnung der Referenzentwicklung erfolgte wie in der Programmbeschreibung vorgesehen. Sie ist vollständig. Die verwendeten Parameter sind belegt und wurden korrekt angewendet. Die Berechnungen wurden korrekt durchgeführt.
- Die Berechnung der erzielten Emissionsverminderungen ist korrekt.

Basierend auf obenstehenden Schlussfolgerungen kommt die Verifizierungsstelle zu folgender Beurteilung:

- Die um die Absatzmengen korrigierten Emissionsverminderungen und in Kapitel 4 aufgeführten Emissionsverminderungen sind korrekt.

3.4 Wesentliche Änderungen

Das umgesetzte Projekt entspricht dem validierten Projekt (vgl. Abschnitt 6.5 in Anhang B, Kapitel 6). Es gibt keine wesentlichen Änderungen, die eine erneute Validierung erfordern würden.

4 Zertifizierung

Die Verifizierungsstelle bestätigt hiermit, dass das folgende Programm mithilfe des Monitoringberichts und aller notwendigen zusätzlichen Dokumente gemäss Anhang A1 gemäss der Mitteilung des BAFU verifiziert wurde.

Programm Nr. 0031 Elektro- und Hybridbusse

Die Evaluation hat folgende Emissionsverminderung ergeben:

Monitoringperiode	01.01.2014 bis 31.12.2015
Emmissions- verminderung	2014: 42 t CO ₂ eq 2015: 214 t CO ₂ eq

Bei der nächsten Verifizierung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Getroffene Festlegungen zum Referenzszenario durch BAFU und Programmeigner (vgl. FAR aus dem Begleitbrief Eignungsentscheid Punkt 1 und 2 bezüglich der Additionalität).

Altdorf UR und Bern, 30. März 2016



Marcel Buffat
Verifizierer



André Müller
Qualitätssicherung



René Neuenschwander
Gesamtverantwortlicher

5 Anhang A: Verwendete Unterlagen

VBL (2014), Erfahrungen Volvo Diesel-Hybridbusse. Präsentation an der VöV Fachtagung Kommission Technik und Betrieb Bus. Im Internet:

http://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjpn97RpNtLAhUGG5oKHTHdDnwQFggiMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ssb-ag.de%2Ffiles%2Fiab_abschlussbericht.pdf&usg=AFQjCNHP0D2UNjT1EgPHFzryDGBrrOljSg&sig2=EPqxX6H9y1A0OK7N2PblxA [22. März 2016]

BZ Berner Zeitung (2014), Grosser Bahnhof für Hybridbusse, Im Internet: <http://www.bernerzeitung.ch/region/emmental/Grosser-Bahnhof-fuer-Hybridbusse/story/22070779> [24. März 2016]

6 Anhang B: Checkliste

6.1 Formales

1	Formales	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
1.1	Das Gesuch ist mittels der aktuellen Version der auf der BAFU-Webseite zur Verfügung gestellten Vorlagen und Grundlagen (insbesondere Rechtsgrundlagen, Mitteilung und ergänzende Dokumente) eingereicht.	X		
1.2	Der Monitoringbericht und die unterstützenden Dokumente sind vollständig und konsistent.	X		<ul style="list-style-type: none"> – Die Reportingperiode ist klar bezeichnet und die erzielten Emissionsverminderungen sind pro Kalenderjahr ausgewiesen. – Die gewählte Monitoringmethode und die Datenerhebung sind in Verbindung mit der Programmbeschreibung nachvollziehbar beschrieben. – Die verwendeten Parameter und deren Quellen sind beschrieben. – Die gemessenen Parameter sind mit entsprechenden Dokumenten oder Quellenangaben belegt. – Die Angaben zu Prozess- und Managementstruktur sind vorhanden. – Die Aussagen und Informationen im Monitoringbericht sind frei von Widersprüchen. Der entsprechende CR3 ist erledigt.. – Die Referenzen im Bericht sind vollständig überprüfbar. Der zu diesem Punkt formulierte CR 3 wurde erledigt. – Die Referenzen im Bericht wurden korrekt zugeordnet. – Die benötigten Angaben zu den Vorhaben liegen vor
1.3	Der Gesuchsteller ist korrekt identifiziert.	X		
1.4a	Der Gesuchsteller ist identisch mit dem Gesuchsteller, der die validierte Projektbeschreibung eingegeben hat.	X		
1.4b	Falls 1.4.a nicht zutrifft: Der Wechsel des Gesuchstellers ist begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

6.2 Beschreibung Monitoring

2	Beschreibung Monitoring	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
2.1	Die Beschreibung der angewandten Monitoringmethode im Monitoringbericht ist korrekt und nachvollziehbar.	X		Für jeden Parameter sind nach einer kurzen Beschreibung der Messablauf, das Messintervall und die Verantwortung grundsätzlich nachvollziehbar definiert.
2.2a	Die angewandte Monitoringmethode entspricht der im Monitoringkonzept beschriebenen Methode.	X		Das beschriebene Vorgehen stimmt mit der Programmbeschreibung überein.
2.2b	Falls 2.2.a nicht zutrifft: Abweichungen der angewandten Monitoringmethode gegenüber der im Monitoringkonzept beschriebenen Methode sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
2.3	Die Monitoringmethode wird korrekt umgesetzt.	X		Die Monitoringmethode wurde wie beschrieben umgesetzt.
2.4a	Die Prozess- und Managementstrukturen sind korrekt beschrieben und umgesetzt.	X		Der Messablauf ist für jeden Parameter definiert. Der Messablauf wurde entsprechend der Programmbeschreibung umgesetzt.
2.4b	Die etablierten Prozess- und Managementstrukturen entsprechen den in der Projektbeschreibung definierten Strukturen.	X		Die Prozess- und Managementstrukturen sind im Monitoringbericht beschrieben. Sie entsprechen den im Monitoringbericht vorgesehenen Strukturen.
2.4c	Falls 2.4b nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
2.5a	Die Verantwortlichkeiten zur Datenerhebung und -archivierung sind verständlich beschrieben.	X		Die Verantwortlichkeiten für die Datenerhebung sind für die dynamischen Parameter und Messwerte verständlich beschrieben.
2.5b	Die Verantwortlichkeiten werden so wie in der Projektbeschreibung festgelegt wahrgenommen.	X		
2.5c	Falls 2.5b nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

2.6a	Die Qualitätssicherung (Systeme und Prozeduren) ist angemessen und umgesetzt.	X	Die meisten Parameter wurden ex-ante festgelegt. Kritisch sind die bei den teilnehmenden Firmen erhobenen Daten (Treibstoffverbrauch und Fahrleistung). Die Qualitätssicherung deckt diese Bereiche ab, indem die Daten der teilnehmenden Firmen mit den Daten des Vorjahres und mit Referenzdaten aus anderen Betrieben verglichen resp. abgeglichen werden. Grütter Consulting verwaltet dazu eine Datenbank von über 300 Hybrid- und Elektrobussen mit unterschiedlicher Technologie.
2.6b	Die Qualitätssicherung wurde, wie in der Projektbeschreibung vorgesehen, umgesetzt.	X	Wir gehen davon aus, dass es sich bei oben beschriebenem Abgleich um den "Parameter zur Plausibilisierung" handelt (Abschnitt 4.3.3. des Monitoringberichts). Der Abgleich mit der Datenbank ist sinnvoll dokumentiert. Die vertrauliche Grundlage wurden zur Verfügung gestellt. Der diesbezüglich formulierte CR2 ist erledigt.
2.6c	Falls 2.6b nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).		Nicht anwendbar
2.7a	Die noch zu klärenden Punkte aus der Validierung/Registrierung oder früherer Verifizierungen sind klar aufgelistet.	X	Die FAR's aus dem Eignungsentscheid sind aufgelistet. Sämtliche FAR's aus der Validierung sind gemäss Validierungsbericht erledigt.
2.7b	Die noch zu klärenden Punkte aus der Validierung/Registrierung oder früherer Verifizierungen sind gelöst.	X	Die offenen FAR's aus der Registrierung wurden durch die Programmleitung beantwortet. Allerdings erachtet die Verifizierungsstelle weder die Vorgabe noch deren Umsetzung als zielführend. Aus Sicht der Verifizierungsstelle muss die Frage nach der Erfüllung des Additionalitätskriteriums zum Kaufzeitpunkt beantwortet werden, also zu den dann einzusetzenden Kaupreisen für Elektro-, Hybrid- resp. Dieselbusse und den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Erwartungen bezüglich Betriebskosten und Treibstoffverbrauch. Zur Erfüllung der Auflagen sowie den Schlussfolgerungen daraus, kann die Verifizierungsstelle keine Stellungnahme abgeben.

6.3 Rahmenbedingungen

a) Technische Beschreibung des Projekts

3.1	Technische Beschreibung des Projekts	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
3.1.1a	Die technische Beschreibung des umgesetzten Projekts entspricht derjenigen in der Projektbeschreibung.	X		Die Beschreibung der Technologie im Monitoringbericht entspricht der Projektbeschreibung.
3.1.1b	Falls 3.1.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
3.1.2	Die implementierte Technologie entspricht dem aktuellen Stand der Technik.	X		Der Verifizierungsstelle sind keine besseren Technologien als die verwendeten bekannt.

b) Finanzhilfen

3.2	Technische Beschreibung des Projekts	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
3.2.1	Beantragte und zugesprochene Finanzmittel sind ausgewiesen (Beitragshöhe und Herkunft) und mit Dokumenten im Anhang belegt.	X		Es wurden keine Finanzhilfen ausgewiesen. Die widersprüchlichen Informationen dazu in Medienberichten konnten plausibel erklärt werden. Der CR 1 ist erledigt.
3.2.2a	Angaben zu erhaltenen Finanzhilfen stimmen mit den Angaben zu Finanzhilfen in der Projektbeschreibung überein.			Nicht anwendbar
3.2.2b	Falls 3.2.2a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

c) Abgrenzung zu anderen Instrumenten und Massnahmen

3.3	Abgrenzung zu anderen Instrumenten und Massnahmen	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
3.3.1a	Die für die Abgrenzung zu anderen Instrumenten des CO ₂ -Gesetzes relevanten Sachverhalte haben sich seit dem Eignungsentscheid nicht verändert.	X		Es gibt nach wie vor keine generellen Finanzhilfen für Elektro- und Hybridbusse. Das Programm Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr fokussiert auf die Verbesserung von Fahrzeugen und nicht auf den Ersatz von regulären Fahrzeugen mit Hybrid- oder Elektrofahrzeugen. Weitere Instrumente sind der Verifizierungsstelle nicht bekannt.
3.3.1b	Falls 3.3.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

d) Umsetzung und Wirkungsbeginn

3.4	Umsetzungsbeginn und Wirkungsbeginn	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
3.4.1	Der Umsetzungsbeginn wurde anhand von Dokumenten belegt.	X		Der Umsetzungsbeginn (01.11.2013) ist nicht belegt. Bei Programmen bezieht sich der Umsetzungsbeginn auf den Aufbau der Programmstruktur. Da sich der Zeitpunkt, zu welchem mit dem Aufbau der Programmstruktur begonnen wurde kaum belegen lässt, verzichtet die Verifizierungsstelle darauf, einen Beleg für die Umsetzung einzufordern. Der Umsetzungsbeginn eines Vorhabens ist definiert als Zeitpunkt, zu dem sich der Gesuchsteller gegenüber Dritten finanziell massgeblich verpflichtet. Die massgebliche finanzielle Verpflichtung entsteht mit dem Kauf der Fahrzeuge. Der Zeitpunkt des Kaufs resp. der Lieferung der Fahrzeuge liegt nach dem Umsetzungsbeginn des Programms. Das ist i.O. Entsprechend gilt der Umsetzungsbeginn als belegt.
3.4.2a	Der Umsetzungsbeginn erfolgte gemäss Projektbeschreibung.	X		Der Umsetzungsbeginn entspricht dem geplanten Umsetzungsbeginn gemäss Projektbeschreibung.
3.4.2b	Falls 3.4.2a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

3.4.3	Der Wirkungsbeginn erfolgte gemäss Projektbeschreibung.		X	Der Wirkungsbeginn erfolgte zwei Monate später als in der Projektbeschreibung vorgesehen. Der Grund dafür ist die Verzögerung bei der Ablieferung des 1. Fahrzeuges. Für den Wirkungsbeginn werden Belege beigebracht.
3.4.4	Das Monitoring wurde zeitgleich mit dem Wirkungsbeginn aufgenommen.		X	Der Beginn des Monitorings liegt vor dem Wirkungsbeginn.

6.4 Berechnung der tatsächlichen Emissionsverminderung

a) Systemgrenze und Einflussfaktoren

4.1	Systemgrenzen und Einflussfaktoren	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
4.1.1a	Die Systemgrenzen haben sich gegenüber den in der Projektbeschreibung definierten Systemgrenzen nicht geändert	X		Es wurden im Monitoring keine Emissionen berücksichtigt, die sich ausserhalb der Systemgrenze befinden. Entsprechend hat sich die Systemgrenze gegenüber der in der Projektbeschreibung definierten Systemgrenze nicht geändert.
4.1.1b	Falls 4.1.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
4.1.2a	Es gibt keine Unterschiede in den wesentlichen Faktoren gegenüber der Projektbeschreibung.	X		Die Einflussfaktoren haben sich gegenüber der Projektbeschreibung nicht geändert: – Fahrleistung des Fahrzeugs: Keine Änderung – Schulung der Fahrer zur effizienten Nutzung des Fahrzeugs: Keine Änderung – Verkehrssituation: Keine Änderung – Klimafaktoren: Keine Änderung – Technologische Entwicklung der Referenz- und der Projektbusse: Keine Änderung – Rechtliche Rahmenbedingungen: Keine Änderung Die Prüfung der Einflussfaktoren auf Veränderungen ist in der Projektbeschreibung nicht vorgesehen.
4.1.2b	Falls 4.1.2 a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar

b) Monitoring der Projektemissionen

4.2	Monitoring der Projektemissionen	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen						
4.2.1a	Alle gemäss Monitoringkonzept zu überwachenden Parameter zur Berechnung der Projektemissionen werden erhoben (→ Belege)	X		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th data-bbox="1249 469 1585 507">Parameter</th> <th data-bbox="1585 469 1935 507">Erhebung / Belege</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1249 507 1585 746">Treibstoffverbrauch</td> <td data-bbox="1585 507 1935 746" style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1249 746 1585 927">Fahrleistung</td> <td data-bbox="1585 746 1935 927" style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Parameter	Erhebung / Belege	Treibstoffverbrauch		Fahrleistung	
Parameter	Erhebung / Belege									
Treibstoffverbrauch										
Fahrleistung										
4.2.1b	Falls 4.2.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar						
4.2.2	Die Angaben zu den Parametern und Annahmen betreffend Projektemissionen sind vollständig, konsistent und korrekt (→ Belege).	X		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th data-bbox="1249 1029 1585 1067">Parameter</th> <th data-bbox="1585 1029 1935 1067">Prüfmethode / Ergebnis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1249 1067 1585 1378">Treibstoffverbrauch</td> <td data-bbox="1585 1067 1935 1378" style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Parameter	Prüfmethode / Ergebnis	Treibstoffverbrauch			
Parameter	Prüfmethode / Ergebnis									
Treibstoffverbrauch										

				Fahrleistung							
4.2.3	Eine Gegenprüfung der Angaben wurde durchgeführt. (→ Falls nicht zutreffend: Begründung erläutern/kommentieren)	X		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gegenprüfung</th> <th>Ergebnis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch</td> <td>Ausgewiesener Treibstoffverbrauch pro 100km im Vergleich mit anderen Quellen plausibel.¹ Die Werte über alle Betriebe sind vergleichbar.</td> </tr> <tr> <td>Durchschnittliche Fahrleistung pro Tag</td> <td>Die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag liegt im Maximum bei rund 200km und ist daher plausibel. Durchschnittsgeschwindigkeit von 25km/h während 8 Stunden.</td> </tr> </tbody> </table>	Gegenprüfung	Ergebnis	Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch	Ausgewiesener Treibstoffverbrauch pro 100km im Vergleich mit anderen Quellen plausibel. ¹ Die Werte über alle Betriebe sind vergleichbar.	Durchschnittliche Fahrleistung pro Tag	Die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag liegt im Maximum bei rund 200km und ist daher plausibel. Durchschnittsgeschwindigkeit von 25km/h während 8 Stunden.	
Gegenprüfung	Ergebnis										
Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch	Ausgewiesener Treibstoffverbrauch pro 100km im Vergleich mit anderen Quellen plausibel. ¹ Die Werte über alle Betriebe sind vergleichbar.										
Durchschnittliche Fahrleistung pro Tag	Die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag liegt im Maximum bei rund 200km und ist daher plausibel. Durchschnittsgeschwindigkeit von 25km/h während 8 Stunden.										

¹ Vgl. VBL (2014), Erfahrungen Volvo Diesel-Hybridbusse. Präsentation an der VöV Fachtagung Kommission Technik und Betrieb Bus.

4.2.4a	Im Monitoring-Bericht erfasste Messinstrumente, Messpraxis und Kalibrierungsvorgaben der Projektemissionen stimmen mit den Angaben im Monitoringkonzept in der Projektbeschreibung überein.	X		Die Messinstrumente und die Messpraxis sowie die Kalibrierungsvorgaben (Konversionsfaktoren) stimmen mit den Angaben in der Projektbeschreibung überein.						
4.2.4b	Falls 4.2.4a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar						
4.2.5	Eingesetzte Messinstrumente, die Messpraxis und die Kalibrierungsvorgaben der Projektemissionen stimmen mit den Angaben im Monitoringbericht überein.			Vgl. 4.2.3						
4.2.6	Die Angaben aus den belegenden Dokumenten zu den Parametern der Projektemissionen sind konsistent mit den Angaben im Monitoringbericht.	X		Die Emissionsfaktoren wurden im Rahmen der Ausarbeitung der Programmbeschreibung definiert und im Rahmen der Validierung geprüft. An dieser Stelle wurde überprüft, ob die im Monitoring verwendeten Angaben mit den Angaben gemäss Programmbeschreibung übereinstimmen. Dabei wurde der bereits in 4.2.2. dargestellte Sachverhalt festgestellt.						
4.2.7	Alle Annahmen für die Berechnung der Projektemissionen sind korrekt.	X		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Annahme (ex ante festgelegt)</th> <th>Ergebnis der Prüfung / Methode</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Emissionsfaktor Diesel</td> <td>OK / Abgleich Monitoringbericht mit Projektbeschreibung</td> </tr> <tr> <td>Treibstoffverbrauch</td> <td>OK / Vgl. 4.2.2</td> </tr> </tbody> </table>	Annahme (ex ante festgelegt)	Ergebnis der Prüfung / Methode	Emissionsfaktor Diesel	OK / Abgleich Monitoringbericht mit Projektbeschreibung	Treibstoffverbrauch	OK / Vgl. 4.2.2
Annahme (ex ante festgelegt)	Ergebnis der Prüfung / Methode									
Emissionsfaktor Diesel	OK / Abgleich Monitoringbericht mit Projektbeschreibung									
Treibstoffverbrauch	OK / Vgl. 4.2.2									
4.2.8	Für alle Annahmen für die Berechnung der Projektemissionen sind die entsprechenden Dokumente und Belege vorhanden.	X		Vgl. 4.2.1a						
4.2.9	Die Angaben aus den Dokumenten für die Berechnung der Projektemissionen sind konsistent mit den Angaben im Monitoringbericht.	X		Die Emissionsfaktoren und weitere Parameter für die Berechnung der Additionalität und der Emissionsfaktoren wurden bei der Ausarbeitung der Programmbeschreibung definiert und im Rahmen der Validierung geprüft. An dieser Stelle wurde die korrekte Anwendung sowie der Nachweis geprüft und festgestellt, dass die Angaben im Monitoringbericht konsistent sind.						
4.2.10a	Die Projektemissionen werden mit den in der Mitteilung vorgegebenen Annahmen berechnet.	X		Der Treibstoffverbrauch wurde mit dem vorgegebenen Emissionsfaktor für Diesel (2.630 g CO ₂ /Liter) berechnet.						
4.2.10b	Falls 4.2.10a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar						

4.2.11a	Es gibt keine Unterschiede in der Berechnungsformel der Projektemissionen gegenüber derjenigen in der Projektbeschreibung.	X		Die Berechnungsformel stimmen überein
4.2.11b	Falls 4.2.11a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
4.2.12	Die Berechnung der Projektemissionen ist korrekt und konsistent.	X		Die Berechnung der Projektemissionen ist korrekt, weil die erhobenen Daten mit den Belegen übereinstimmen, die Berechnung korrekt durchgeführt wurde unter Anwendung der in der Projektbeschreibung definierten Berechnungsformel.

c) Bestimmung der Referenzentwicklung

4.3	Bestimmung der Referenzentwicklung			
4.3.1a	Alle zu überwachenden Parameter zur Berechnung der Referenzentwicklung wurden gemäss Monitoringkonzept erhoben (→ Belege).	X		Für die Berechnung der Referenzentwicklung bei Hybridbussen wurde ein Massnahmenfaktor definiert. Der in der Projektbeschreibung vorgesehene Massnahmenfaktor wurde verwendet.
4.3.1b	Falls 4.3.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
4.3.2	Die Angaben aus den Dokumenten der Parameter der Referenzentwicklung sind konsistent mit den Angaben im Monitoringbericht.	X		Vgl. 4.3.1a
4.3.3	Alle Annahmen für die Berechnung der Referenzentwicklung fliessen korrekt in die Berechnung ein.	X		Vgl. 4.3.1a
4.3.4	Für alle Annahmen für die Berechnung der Referenzentwicklung sind entsprechende Dokumente und Belege gemäss Monitoringkonzept vorhanden.	X		Vgl. 4.3.1a
4.3.5	Die Angaben aus den Dokumenten und Belegen für die Berechnung der Referenzentwicklung sind konsistent mit den Angaben im Monitoringbericht.	X		Vgl. 4.3.1a
4.3.6	Die Referenzentwicklung wird mit den in der Mitteilung vorgegebenen Annahmen (bspw. Brennwert, Emissionsfaktoren) berechnet.	X		Vgl. 4.3.1a

4.3.7a	Die angewandte Formel zur Berechnung der Referenzentwicklung entspricht der in der Projektbeschreibung festgelegten Formel.	X		Vgl. 4.3.1a
4.3.7b	Falls 4.4.7a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
4.3.8	Die Berechnung der Referenzentwicklung ist korrekt, nachvollziehbar und vollständig.	X		Die Berechnung der Referenzentwicklung ist korrekt, weil der in der Programmbeschreibung vorgesehene Massnahmenfaktor verwendet wurde.

d) Erzielte Emissionsverminderungen

4.4	Erzielte Emissionsverminderungen	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
4.4.1	Die Emissionsverminderungen sind korrekt berechnet.	X		Die Berechnung der Emissionsverminderungen erfolgt über einen Massnahmenfaktor.
4.4.2	Die Wirkungsaufteilung aufgrund der Finanzhilfen (→ vgl. 3.2) ist korrekt berechnet.			Nicht anwendbar

6.5 Wesentliche Änderungen

a) Wirtschaftlichkeitsanalyse

5.1	Wirtschaftlichkeitsanalyse	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
5.1.1a	Die für die Wirtschaftlichkeitsanalyse in der Projektbeschreibung verwendeten Annahmen zu Kosten und Erlösen entsprechen tatsächlichen Kosten und Erlösen.			Nicht anwendbar. Gemäss validierter Programmbeschreibung erfolgt die Berechnung der Wirtschaftlichkeit ex-ante. Hierzu gibt es noch offene Punkte aus dem Eignungsentscheid. Die Validierungsstelle erachtet weder die Auflagen des BAUF noch die Umsetzung durch das Programm als zielführend. Aus Sicht der Verifizierungsstelle muss die Frage nach der Erfüllung des Additionalitätskriteriums zum Kaufzeitpunkt beantwortet werden, also zu den dann einzusetzenden Kaufpreisen für Elektro- Hybrid- resp. Dieselmotoren und den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Erwartungen bezüglich Betriebskosten und Treibstoffverbrauch. Zum Grad der Erfüllung der Auflagen kann die Verifizierungsstelle daher keine Stellungnahme abgeben.
5.1.1b	Falls 5.1.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
5.1.1c	Falls 5.1.1a nicht zutrifft: Die Abweichungen der tatsächlichen Kosten und Erlöse gegenüber den in der Projektbeschreibung festgelegten Werten sind kleiner als 20%.			Nicht anwendbar
5.1.1d	Falls 5.1.1c nicht zutrifft: Die Abweichungen sind so gross, dass das tatsächlich umgesetzte Projekt nicht mehr dem in der Projektbeschreibung dargestellten Projekt entspricht und eine erneute Validierung einer entsprechend angepassten Projektbeschreibung notwendig ist.			Nicht anwendbar

b) Emissionsverminderungen

5.2	Emissionsverminderungen	Trifft zu	Trifft nicht zu	Bemerkungen
5.2.1a	Die tatsächlich erzielten Emissionsverminderungen entsprechen den gemäss Projektbeschreibung erwarteten Emissionsverminderungen.	X		Die Emissionsverminderungen sind abhängig von der Fahrleistung und dem Treibstoffverbrauch der Projektflotte. Der Charakter des Projekts verändert sich nicht, wenn die tatsächlichen Emissionen von den prognostizierten Werten abweichen.
5.2.1b	Falls 5.2.1a nicht zutrifft: Abweichungen sind begründet und nachvollziehbar (→ in diesem Fall Begründung erläutern/kommentieren).			Nicht anwendbar
5.2.1c	Falls 5.2.1a nicht zutrifft: Die Abweichungen der tatsächlichen erzielten Emissionsverminderungen gegenüber den gemäss Projektbeschreibung erwarteten Emissionsverminderungen sind kleiner als 20%.			Nicht anwendbar
5.2.3	Falls 5.2.1c nicht zutrifft: Die Abweichungen sind so gross, dass das tatsächlich umgesetzte Projekt nicht mehr dem in der Projektbeschreibung dargestellten Projekt entspricht und eine erneute Validierung einer entsprechend angepassten Projektbeschreibung notwendig ist.			Nicht anwendbar

6.6 Qualitätssicherung

Durchgeführt durch	André Müller
Datum	25. April 2016

7 Anhang C: Liste der Fragen

7.1 Clarification Request

CR 1 Erledigt: X

3.2.1 Beantragte und zugesprochene Finanzmittel sind ausgewiesen (Beitragshöhe und Herkunft) und mit Dokumenten im Anhang belegt.

Frage

[REDACTED]

Fazit Verifizierer:
Die Inkonsistenz zwischen Medienberichterstattung und Monitoringbericht ist geklärt. Der CR 1 ist erledigt.

CR 2 Erledigt: X

2.6a Die Qualitätssicherung (Systeme und Prozeduren) ist angemessen und umgesetzt.

Frage

Gemäss Programmbeschreibung erfolgt die Qualitätssicherung durch Grütter Consulting. Dabei werden die Daten der Firmen (Fahrleistungen und Treibstoffverbrauch) anhand einer Datenbank von über 300 Hybrid- und Elektrobussen unterschiedlicher Technologie überprüft. Wir gehen davon aus, dass dies dem Parameter zur Plausibilisierung SFC (Abschnitt 4.3.3 des Monitoringberichts) entsprechen würde. Als Datenquelle zu diesem Parameter wird auf ein Anhang 4 verwiesen. Dieser ist hinten nicht aufgeführt. Bitte dokumentieren Sie den Abgleich der Datenbank im Monitoringbericht zweckmässig und ergänzen Sie den Anhang 4.

² [REDACTED]

Antwort Gesuchsteller:

Beiliegend Ausschnitt Datenbank (File 5: Hybrids Bogota siehe sheet results; File 6: TM 2015 data siehe sheet @hybrids improvement); File 7 hybrids ZZ siehe sheet «GHG comparison with hybrids»). Datenbank Bogota > 200 Hybride: Datenbank ZZ > 900 Hybride (nicht vergleichbare Hybride wurden von der Datenbank eliminiert)

Die Datenbank ist nicht öffentlich und kann nicht im Bericht aufgeführt werden. Auch wird explizit darauf hingewiesen, dass die beiliegenden Daten von Ecoplan weder weiter verwendet, noch publiziert, noch anderweitig verwendet werden dürfen.

Fazit Verifizierer:

Der Abgleich mit der Datenbank ist erfolgt und hinreichend dokumentiert. Der CR 2 ist erledigt.

CR 3

Erledigt: X

1.2

Der Monitoringbericht und die unterstützenden Dokumente sind vollständig und konsistent.

Frage: Bitte folgende Punkte prüfen und ggf. korrigieren:

[Redacted content]

Fazit Verifizierer

Der CR 3 ist erledigt.

7.2 Forward Action Request (FAR)

FAR 1

2.7b

Die noch zu klärenden Punkte aus der Validierung/Registrierung oder früherer Verifizierungen sind gelöst.

Frage

Aus der Registrierung sind noch Punkte offen, bezüglich dem Nachweis des Referenzszenarios. Die Verifizierungsstelle erachtet weder die Auflagen des BAFU noch deren Umsetzung durch das Programm als zielführend, weil der Entscheid über die Zusätzliche beim Kauf des Busses fällt. Der Nachweis der Zusätzlichkeit ist zwischen BAFU und Programmleitung zu klären.

Antwort Gesuchsteller

Der Gesuchsteller setzt die Auflagen des BAFU gemäss Begleitbrief um und nimmt die Einschätzung durch den Verifizierer zur Kenntnis.

Fazit Verifizierer

Die Klärung der FAR aus dem Eignungsentscheid Punkt 1 und 2 sind zwischen Gesuchsteller und dem BAFU zu klären. Das Ergebnis wird bei der nächsten Verifizierung berücksichtigen (vgl. FAR 1).
