

Workshop Energieperspektiven vom 1. März, Bern

Energie und Mobilität – wohin?

Dr. W. Steinmann, Direktor BFE

Meine Damen und Herren

Ich begrüße Sie zum vierten Workshop, welcher im Rahmen der Energieperspektiven 2035/2050 durchgeführt wird. Die bisherigen Workshops waren der Versorgung mit fossilen Energieträgern (Februar), den zukünftigen möglichen Techniken der Stromproduktion (Juli) sowie der Energienutzung und Energieeffizienz im Gebäudebereich (Oktober) gewidmet. Dies ist der letzte Workshop zur Vertiefung eines wichtigen Themas im Rahmen der Energieperspektiven. Wir freuen uns, dass alle vier Workshops auf reges Interesse gestossen sind.

* * *

Ziel der Energieperspektiven

Die Energieperspektiven sollen Optionen für die langfristige Energiepolitik aufzeigen. Diese bewegen sich im Spannungsfeld zwischen der Versorgungssicherheit, der Liberalisierung und den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Umweltverträglichkeit, Wirtschaftsverträglichkeit und Sozialverträglichkeit.

Die letzten Energieperspektiven stammen aus dem Jahr 1996 und wurden 2000 erneuert. Seither hat sich vieles verändert. Die künftige Verfügbarkeit der Erdölressourcen wird kritischer eingeschätzt, neue Technologien und Trends zeichnen sich ab. Zudem haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Wirtschaftsstruktur stark verändert. Wir sind konfrontiert mit einer bereits beinahe chronischen Wachstumsschwäche der schweizerischen Volkswirtschaft. Nicht so im Energiesektor: hier ist seit Jahren Wachstum angesagt, bedingt durch zunehmenden Wohnraumbedarf, vermehrte Nutzung von elektrischen Geräten und nicht zuletzt durch die steigende Zahl der Motorfahrzeuge ungebrochen.

Ziel der Perspektiven ist es, anhand verschiedener Politikvarianten aufzuzeigen, welche Wahl wir haben. Bundesrat, Parlament und auch Volk haben zu wählen: Welche Energieträger wollen wir, welche Priorität geben wir der Energieeffizienz? Wir sehen, dass die Energiedienstleistungen effizienter gestaltet werden könnten. Die aktuell diskutierten ökonomischen Instrumente wie CO₂-Abgaben, Bonus-Malus für Personenwagen, Differenzierung der Treibstoffsteuer die heute ebenfalls vorgestellt werden, sind Bestandteil der Politikvarianten.

Bundesamt für Energie BFE

Worblentalstrasse 32, CH-3063 Ittigen • Postadresse: CH-3003 Bern

Tel. 031 322 56 11, Fax 031 323 25 00 • Medien/Dokumentation: Tel. 031 323 22 44, Fax 031 323 25 10

office@bfe.admin.ch • www.admin.ch/bfe

Die Energieperspektiven sind in die laufenden Perspektivarbeiten des Bundes sowie des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation integriert. Von besonderer Bedeutung, gerade für den heutigen Workshop, sind die Perspektivarbeiten des Personen- und Güterverkehrs des Bundesamtes für Raumentwicklung. Diese dienen als Datengrundlage für die Energieperspektiven im Verkehrsbereich und werden heute auch erläutert.

Ein Wahl treffen kann man nur, wenn man sich mit dem Thema eingehend befasst und sich über die Konsequenzen der einzelnen Optionen im Klaren ist. Deshalb haben wir ein Forum Energieperspektiven 2035 unter der bewährten Leitung von alt RR Dori Schaer - Born geschaffen, dem alle wichtigen Player in der Energiepolitik angehören. Dort sollen die ersten politischen Debatten stattfinden, dort sollen Möglichkeiten und Grenzen eines gemeinsamen Weges aufgezeigt werden. Wir sind gespannt, ob sich dort neue Mehrheiten abzeichnen oder ob dort in den alten Schützengräben der Kampf weitergeht.

Daneben erarbeiten im Rahmen des „Jugendforums Energieperspektiven“ Jugendliche ihre ganz persönlichen Visionen der Schweizer Energiezukunft und leiten daraus Empfehlungen an die heutigen Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Resultate der Jugendlichen werden vom 27. Juni bis 3. Juli 2005 im historischen Museum Bern im Rahmen der Ausstellung „Einstein 05“ präsentiert.

Zur Verdeutlichung der Ausgangslage: Verkehrswachstum und CO₂-Emissionen

Der Energieverbrauch im Verkehr liegt bei rund 34 % des nationalen Energieverbrauchs (ohne Flugverkehr). 1980 lag der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch noch bei knapp über 25%. Der Treibstoffverbrauch (ohne Flugverkehr) hat sich in dieser Zeit beinahe verdoppelt.

Rund 40 % der gesamten CO₂-Emissionen der Schweiz (mit Flugverkehr über die Hälfte!) stammen aus dem motorisierten Verkehr. Deshalb ist es tatsächlich an der Zeit, auf internationaler Ebene auch die Klimagase des Flugverkehrs ins Visier zu nehmen.

Zur Eindämmung der Gefahr einer Klimaerwärmung hat die internationale Staatengemeinschaft die Klimakonvention und das Kyotoprotokoll verabschiedet. Mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls durch Russland ist dieses am 16.02.2005 in Kraft getreten. Die Ziele des Kyoto-Protokolls wurden in der Schweiz im CO₂-Gesetz verankert. Für die Treibstoffe gilt, dass die CO₂-Emissionen bis ins Jahr 2010 um 8% gegenüber 1990 reduziert werden müssen. Bis ins Jahr 2000 nahmen die CO₂-Emissionen in diesem Bereich um 9.8% zu (wiederum ohne Flugtreibstoffe). Dem Verkehrsbereich kommt deshalb in der Energie- und Klimapolitik eine hohe Bedeutung zu. Es ist offensichtlich, dass die momentanen Massnahmen nicht ausreichen, um die gesetzten Ziele in der Energie- und Klimapolitik zu erreichen.

Die drei Säulen der schweizerischen Energiepolitik:

Zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele braucht es einen optimalen Mix zwischen freiwilligen Massnahmen, ökonomischen Instrumenten und Vorschriften sowie Technologieförderung und Innovation. Die Energiepolitik soll vorerst klare und verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen. Daneben sollte sie sich vor allem auf Energieeffizienz und Erneuerbare Energien (Biogas, Bioethanol) konzentrieren. Wichtige Themen im Zusammenhang mit der

Verkehrsinfrastruktur oder im Zusammenhang mit der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sind Aufgabe der Verkehrspolitik. Wichtig ist jedoch, dass Energie als Querschnittsthema mit Sinne einer Energieverträglichkeitsprüfung in die Verkehrspolitik mit einbezogen wird.

EnergieSchweiz

EnergieSchweiz, unser Programm für die Förderung von Energieeffizienz und Erneuerbare Energien sowie die Umsetzung des CO₂-Gesetzes, hat Aufgaben innerhalb aller drei Gebiete. Der Schwerpunkt liegt in der Umsetzung der freiwilligen Massnahme, also in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit Umweltverbänden, Wirtschaftsverbänden und Agenturen: Ich nenne als konkrete Beispiele aus dem Mobilitätssektor die Branchenvereinbarung UVEK mit auto-schweiz (Zielwert 2008 6,4 l/100 km für Neuwagen) oder Eco-Drive als Programm für effizientes Fahren. Bei den ökonomischen Instrumenten sind Projekte wie die Differenzierung der Mineralölsteuer oder das Bonus/Malus-System für neue PW nur möglich, weil die man mit wichtigen Partnern über EnergieSchweiz konstant den Dialog pflegt und sich gemeinsam ehrgeizige Ziele vorgenommen hat. Ähnlich zentral ist die Kooperation im Bereich der Technologieförderung und Innovation: Ambitionierte Wissenschaftler, pfiffige Innovatoren und mutige Investoren sind nötig, um den Durchbruch auf den Märkten zu schaffen.

Gesamthaft: Die Massnahmen im Rahmen von EnergieSchweiz zeigen eine nachweisbare, nachhaltige Wirkung und weisen eine effiziente Umsetzung der Massnahmen im Rahmen des Programms nach. Diese Massnahmen reichen jedoch trotzdem nicht, um die durch das Energiegesetz und CO₂-Gesetz definierten Ziele zu erreichen.

Auf all diese hoch aktuellen Themen wird im heutigen Workshop genauer eingegangen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen einen spannenden Vormittag.