

**Participation of Commissioner Oettinger
in Working Lunch des Präsidiums with Deutsches Verkehrsforum
at Brussels on 30 August 2011**

Subject: Bedeutung der EU-Energiepolitik für die Verkehrswirtschaft (Arbeitstitel)

Speaking points

- Verkehr und Energie sind zwei maßgebliche Sektoren für Wirtschaft und Gesellschaft, und sie stehen vor denselben Herausforderungen: Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit bei gleichzeitiger Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen und unserer Lebensqualität.

- **Der EU-Verkehrssektor deckt seinen Energiebedarf zu 96 % mit Öl.** Folglich ist er von externen Energielieferanten abhängig, was wiederum zu Unwägbarkeiten in der Energieversorgung der EU und einer gewissen Machtlosigkeit bei schwankenden Preisen führt. Diese Abhängigkeit kostet unsere Volkswirtschaften jedes Jahr **rund 250 Mrd. EUR – das entspricht 2,5 % unseres jährlichen BIP.** Außerdem entfällt damit **ein Viertel der Treibhausgasemissionen** auf den Verkehrssektor.

- Diese Zahlen sind nicht tragbar, zumal der Verkehr voraussichtlich noch weiter zunehmen wird. Eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist vielleicht nur sehr schwer zu bewerkstelligen, aber der Sektor muss dazu beitragen. Damit wir unser Dekarbonisierungsziel erreichen, ist nach Auffassung der Kommission für den Verkehrssektor eine **Zielvorgabe** vonnöten, wonach die **Emissionen bis 2050 um 60 % zu reduzieren** sind.

- Größere Nachhaltigkeit im Verkehr kann dem Sektor aber auch große Chancen eröffnen. Die ganze Welt wetteifert um nachhaltige Mobilität. Der **EU-Verkehrssektor sieht sich zunehmendem Wettbewerb** in sich schnell entwickelnden weltweiten Verkehrsmärkten gegenüber, und europäische Unternehmen müssen in neue Fahrzeugtechnologien und Verkehrsmanagementsysteme investieren, um ihre Spitzenposition in der Welt zu wahren.

- **Wie können wir also unsere Abhängigkeit von Erdöl mindern?**
 - Entwicklung sparsamerer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge mit emissionsarmen alternativen Brennstoffen und Antriebssystemen vor allem für den Straßenverkehr
 - Verbesserung des Verkehrssystems im Interesse größerer Energieeffizienz
 - Änderung von Mobilitätsmustern, um den Umstieg auf energieeffizientere und umweltfreundlichere Beförderungsarten und ein entsprechendes Verhalten zu fördern

- Lassen Sie mich näher auf die erste Stoßrichtung eingehen, wo ich einen engeren Zusammenhang mit der Energiepolitik sehe: **Entwicklung sparsamerer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge mit emissionsarmen alternativen Brennstoffen und Antriebssystemen vor allem für den Straßenverkehr, auf den 80 % des Energieverbrauchs sämtlicher Beförderungsarten entfallen**
- **Erstens Energieeffizienz:** die europäische Automobilindustrie hat bereits große Anstrengungen unternommen, um die Energieeffizienz von Fahrzeugen zu erhöhen. Im Schnitt stoßen Fahrzeugmotoren 28 mal weniger Kohlenmonoxid aus als noch vor 20 Jahren, und ein neues Auto verbraucht inzwischen im Schnitt 15 % Kraftstoff weniger als vor 10 Jahren. Allerdings gibt es meines Wissens immer noch Spielraum für **weitere Fortschritte bei der Energieeffizienz von Verbrennungsmotoren, aber auch bei z. B. Reifen und Eco-Driving**, also kraftstoffsparendem Fahren.
- **Zweitens alternative Kraftstoffe:** zurzeit haben wir eine **ganze Palette alternativer Kraftstoffe**, die es bereits seit einiger Zeit gibt und die nun auf den Markt gelangen. Sie können gute Alternativen für verschiedene Verkehrsarten sein und sollten technologie-neutral gefördert werden, um der Gefahr vorzubeugen, auf die falschen Technologien zu setzen.
- Dank der Rechtsvorschriften und der Zielvorgabe der EU, den Anteil der Erneuerbaren im Verkehrssektor bis 2020 auf 10 % zu erhöhen, **erobern Biokraftstoffe einen größeren Anteil am Markt**, und zwar entweder in Reinform oder als Beimischung. Um diese Strategie zu einem Erfolg für unsere Wirtschaft und die Umwelt zu machen, müssen wir strenge **Nachhaltigkeitskriterien** anwenden. Ich habe unlängst sieben Zertifizierungsstellen benannt, die EU-Label für Erzeuger und Einführer von Biokraftstoffen vergeben, so dass eine Kontrolle in der gesamten Herstellungskette gewährleistet ist.
- Wir müssen auch für **Harmonisierung und Transparenz bei der Kennzeichnung von Kraftstoffen** auf EU-Ebene sorgen, um insbesondere im Hinblick auf die Einführung neuer Biokraftstoffmischungen in den nächsten Jahren Klarheit für den Verbraucher zu schaffen. Wir müssen sicherstellen, dass Fahrzeugmotoren weiterhin kompatibel sind und dass Verbraucher Zugang zu Kraftstoffen haben, die mit der gegenwärtigen Fahrzeugtechnologie kompatibel sind.
- Und wird müssen den Weg in die Zukunft ebnen mit **fortgeschrittenen Biokraftstoffen der zweiten Generation**, die nachhaltiger sind und Dekarbonisierungsoptionen für alle Verkehrsarten bieten.

- Lassen Sie mich ein paar Worte zu den **gasförmigen Kraftstoffen** sagen. LPG zum Beispiel ist der am weitesten verbreitete alternative Kraftstoff. Die Methan-Technologie ist ebenfalls ausgereift und weist großes Potenzial auf, aber es fehlt an Infrastruktur. Diese Kraftstoffe können eine wichtige Rolle spielen bei der energetischen Diversifizierung im Verkehrssektor und zu mehr Nachhaltigkeit beitragen.
- Und nun zu einer der meistversprechenden Technologien, die im Verkehrssektor als Alternative zum Öl genutzt werden kann und die größten Synergien zwischen Energie- und Verkehrspolitik bietet: die **Elektromobilität**. Elektrofahrzeuge bieten die Möglichkeit einer Dekarbonisierung des Straßenverkehrs auf lange Sicht, die unserer Abhängigkeit von Öleinfuhren ein Ende setzen, die Integration erneuerbarer Energie in das Netz begünstigen und Städten und Kommunen helfen würde, Luftqualität und Lärmbelastung ganz erheblich zu verbessern.
- Schon jetzt ermöglichen Elektrofahrzeuge eine Diversifizierung des Energieangebots und eine bedeutende **Verringerung der CO₂-Emissionen (derzeit rund 30 %)** unter Berücksichtigung der gegenwärtigen CO₂-Intensität des EU-Strommixes. Im Verein mit der Dekarbonisierung des Stromsektors bis 2050 macht eröffnet Elektromobilität **auf längere Sicht die Möglichkeit emissionsfreier Fahrzeuge**.
- **Die Dekarbonisierung der Stromerzeugung (durch u. a. erneuerbare Energieträger) und die flächendeckende Einführung von Elektrofahrzeugen ergänzen sich also im Streben nach der Dekarbonisierung** und sollten parallel erfolgen.
- Selbst wenn sich Elektrofahrzeuge sehr rasch verbreiten, **kann der zusätzliche Strombedarf mit den vorhandenen Stromerzeugungskapazitäten gedeckt werden**. Bei einem höheren Elektrofahrzeugaufkommen auf dem Markt muss unter Umständen das Verteilungsnetz angepasst werden. Die **Einführung von Smart Grids** mit intelligenten Lösungen für das Aufladen und Nachfragesteuerung die Entwicklung erleichtern. Smart Grids werden auch die Vorteile von Elektrofahrzeugen stärken dank ihres **Speicherpotenzials, das eine höhere Integration erneuerbaren Stroms in das Netz ermöglicht**.
- Elektromobilität ist für alle Seiten gewinnbringend, wenn wir sie zum Bestandteil einer umfassenden Strategie machen, die sich auf Verkehr, Energie, Forschung, Besteuerung usw. erstreckt.
- Die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien ist eine **aktuelle Herausforderung für die Automobilindustrie**. Hierzu sind umfangreiche Investitionen und riskante Strategien vonnöten. Ferner werden sich Geschäftsmodelle tief greifend weiterentwickeln und die Autoindustrielandtschaft eventuell erheblich verändern.

- Im Interesse von Planbarkeit und Stabilität für die Industrie müssen wir einen **konstruktiven EU-Rahmen** schaffen. Wir müssen z. B. die Fragmentierung des Binnenmarktes angehen, was **finanzielle Anreize für „saubere“ Fahrzeuge** angeht, und die Angleichung von Fördersystemen unterstützen. Auf steigert die Wirksamkeit der Preissignale für Käufer und Investoren und fördert eine raschere Verbreitung sparsamer und umweltfreundlicher Fahrzeuge.
- Die Entwicklung der **Auflade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge** muss ebenfalls vorangetrieben werden. Das Stromverteilungsnetz gibt es bereits. Gefördert werden müssen die Installation von Ladestationen in Privathaushalten, Büros und öffentlich zugänglichen Bereichen. Die **Einführung einheitlicher europäischer Normen** ist ebenfalls von grundlegender Bedeutung, um Kunden kompatible Lösungen anzubieten und die flächendeckende Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Jetzt sind Investitionssicherheit und Koordinierung erforderlich, damit Größenvorteile gewährleistet sind und Europa seine Spitzenposition in der Welt wahren kann.
- Außerdem müssen wir eine groß angelegte Initiative starten, um die **europäische Forschung in Bezug auf Batterien** zu fördern. Dass dort Ergebnisse erzielt werden, ist eine Grundvoraussetzung für die Zukunft der Elektrofahrzeuge.