

BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG

Nr. 33-1 vom 17. April 2008

Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel

zur Eröffnung der BtL-Anlage der Choren Industries GmbH
am 17. April 2008 in Freiberg/Sachsen:

Sehr geehrter Herr Blades,
sehr geehrter Herr Ministerpräsident, lieber Georg Milbradt,
sehr geehrter Herr Regierungspräsident,
Herr Landrat,
Frau Oberbürgermeisterin,
Herr Routs,
Herr Professor Winterkorn,
Herr Zetsche,
Herr Professor Reitzle,
meine Damen und Herren,

ich freue mich, dass meine Kollegin Frau Bellmann mich schon vor geraumer Zeit eingeladen hat und mit mir immer wieder darüber gesprochen hat, was für ein Schmuckstück hier entsteht. CHOREN – C, H, O sind uns bekannt aus dem chemischen Alphabet, „REN“ steht für Renewables –: Ein sehr sinnreicher Name, der alles umfasst, was hier geschehen ist. Heute können wir hier miteinander einen neuen Abschnitt begehen. Dass dieser Standort hier in Freiberg ist, ist sicherlich auch eine Ehrung der langen Traditionen Freiburger Arbeit – ich denke dabei an die TU Bergakademie – und auch ein Zeichen dafür, dass Freiberg Weichen in die Zukunft stellen kann.

Diese Anlage ist ein eindrucksvolles Beispiel für die Innovations- und die Leistungskraft deutscher Ingenieurkunst – der Erfinder dieses hier angewandten Verfahrens ist

heute hier – und fügt sich im Übrigen in die lange Kette interessanter chemischer Verfahren ein, die seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt wurden. Dazu gehört auch das Fischer-Tropsch-Verfahren, das heute – natürlich in anderer Form – zu einer Auferstehung geführt wird.

Ich möchte mich auch herzlich bei den Kooperationspartnern bedanken, denn gemeinsam mit ihnen ist es möglich geworden, einen wesentlichen Schritt zu tun, um unseren Automobilstandort Deutschland zu sichern. Ich will an Herrn Saalfeld erinnern, der die Idee zu diesem Schritt hatte und der sie auch schon lange Zeit vorantreibt. Ich möchte mich bei Shell bedanken, aber auch bei den Automobilfirmen, die in die Zukunft blicken, und bei Herrn Reitzle, der durch seine Erfahrung mit technischen Gasen an diesem Standort natürlich auch nicht fehlen darf.

Synthetische Kraftstoffe aus Biomasse haben das Potenzial – wir sprechen noch von einem Potenzial –, ein wesentliches Standbein einer klimaschonenden Energieversorgung zu werden. Wir sind stolz darauf, dass hier in Deutschland die spannendsten Technologien entwickelt werden. Wir wollen hier als Bundesregierung klare Zeichen setzen – Sie kennen die anspruchsvollen Ziele zur Treibhausgasemissionsminderung. Wir haben, so glaube ich, bereits wichtige Weichenstellungen vorgenommen. Ich sage allerdings, dass wir bei allem, was wir in den nächsten Schritten tun – das gilt im Grunde für alle Facetten der Klima- und Energiestrategie –, niemals das Kind mit dem Bade ausschütten und nur noch auf ein Standbein setzen dürfen, ansonsten würden wir dem Industriestandort Deutschland schaden. Es wäre aber eben auch ganz falsch, nicht auf Innovation zu setzen.

Wir haben im letzten Jahr die Klimapolitik zu einem Schwerpunkt unserer EU- und unserer G8-Präsidentschaft gemacht. Wir haben dabei gute Ergebnisse erzielt und auch erreichen können, dass der internationale Verhandlungsprozess, der natürlich wesentlich ist, um das weltweite Problem des Klimawandels zu lösen, vorangebracht wird. Ich erinnere hier nur an die Klimakonferenz Ende des letzten Jahres auf Bali.

Wir wollen bis 2009 – dann in Dänemark – ein Folgeabkommen für die Zeit nach „Kyoto“ erreichen. Es ist heute schon klar, dass auch die sich entwickelnden Länder an diesem Folgeabkommen beteiligt werden müssen, denn Europa alleine kann das

Klimaproblem mit Sicherheit nicht lösen. Wir haben 15 Prozent Anteil am gesamten CO₂-Ausstoß in der Welt. Wenn wir uns die Wirtschaftswachstumsraten in China, in Indien und in anderen Teilen der Welt anschauen, erkennen wir, dass dieser Anteil tendenziell abnimmt. Aber wir haben eben die Chance, durch innovative Technologien Märkte der Zukunft zu erschließen. Das ist ein wesentlicher Beweggrund, um auch in solche Anlagen zu investieren.

Deutschland weiß, dass es mit gutem Beispiel vorangehen muss. Deshalb haben wir ein nationales Klimaprogramm auf den Weg gebracht. In diesem Klimaprogramm spielt der Bereich des Verkehrs eine wichtige Rolle. An den CO₂-Emissionen, die in Deutschland entstehen, hat der Verkehr etwa 20 Prozent Anteil. Deshalb ist es unter allen Beteiligten auch vollkommen unstrittig, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten muss. Dabei gehen wir doppelt vor. Auf der einen Seite wissen wir, dass es um neue Antriebstechnologien geht, um Energieeffizienz, um Ökoinnovationen beim Auto insgesamt. Ich betone den letzten Teil so, weil wir uns diesbezüglich auch im Hinblick auf die EU-Vorgaben noch in einem sehr ambitionierten Verhandlungsprozess befinden.

Wir erleben im Übrigen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz immer wieder, dass Deutschland als ein wirklich wichtiger Industriestandort in Europa eine besondere Verantwortung hat, Nachhaltigkeit im umfassenden Sinne auszubuchstabieren. Nachhaltigkeit heißt, Ökologie, Ökonomie und soziale Belange in Einklang zu bringen. Es wäre wirklich niemandem geholfen, wenn wir in Europa unser industrielles Standbein schwächen, um dann an anderer Stelle vorne zu sein. Das würde in der Weltklimafrage wirklich nicht helfen.

Auf der einen Seite geht es also um Antriebstechnologien und um Energieeffizienz beim Auto selbst. Wir konnten uns auf der letzten Internationalen Automobil-Ausstellung von weiteren Fortschritten überzeugen und davon, dass wir vollkommen neue Generationen von Einspritztechnologien und vielem anderen bekommen.

Zum anderen geht es darum, die Energiebasis langfristig auf ein richtiges, gutes Fundament zu stellen. Wir haben eben schon von Herrn Blades von der Interaktion gehört: Ein super Treibstoff erleichtert den Motorbauern natürlich das Geschäft. Auch

Motoren, die Treibstoffe besser nutzen, sind interessant. Aber wenn sich der Treibstoff sozusagen zu dem jeweiligen Motor designen lässt, dann wird das wahrscheinlich zumindest die Entwicklungsingenieure sehr freuen.

Nun können wir bei der Strom- und Wärmegewinnung heute eigentlich schon auf eine sehr breite Palette von Energiequellen zurückgreifen. Im Mobilitätssektor sind wir da noch nicht ganz so weit. Ich glaube, das Spektrum wird in diesem Sektor auch etwas kleiner bleiben. Das heißt, wir richten hier unser Augenmerk auf die Biokraftstoffe. Deutschland ist bei den Biokraftstoffen heute Spitzenreiter in Europa. 2007 dürfte Biokraftstoff bereits einen Anteil von rund sieben Prozent erreicht haben.

Wir haben in den letzten Tagen Diskussionen über die Probleme der Beimischung von Biokraftstoffen für bestimmte ältere Kraftfahrzeugtypen gehabt. Ich sage ganz deutlich: Angesichts der Lage war es vom Bundesumweltminister absolut richtig, keine Mehrbelastungen von Autofahrern hervorzurufen, die mit der langfristigen Biokraftstofftechnologie und -strategie überhaupt nichts zu tun haben.

Ich will auch noch einmal sagen, dass die Biokraftstoffe wichtig sind, aber in dem Gesamtpaket der erneuerbaren Energien wollen wir bis zum Jahr 2020 etwa 270 Millionen Tonnen CO₂ durch die Verwendung erneuerbarer Energien einsparen. Davon werden etwa fünf Millionen Tonnen auf den Bereich der Biokraftstoffe entfallen. Das heißt, wer behauptet, die gesamte Klimastrategie sei durch die Verschiebung von Beimischungen in irgendeiner Weise in Frage geraten, der irrt gewaltig. Wir werden, wenn wir solches Neuland betreten – auch dafür werbe ich immer wieder –, immer wieder erleben, dass wir nachsteuern und bestimmte Dinge neu bedenken müssen und dass wir beim Betreten des Neulands auch neue Blickwinkel bekommen. Das ist das Kennzeichen von Innovation. Wer alles schon gewusst haben will, ist kein Erneuerer auf dieser Welt.

Wir sind also mit unserer Biokraftstoffrichtlinie gut dabei. Wir wissen aber auch, dass wir die Dinge langfristig ins Auge fassen müssen. Deshalb haben wir es hier heute mit den Biokraftstoffen der zweiten Generation zu tun. Ich weiß aus verschiedenen Gesprächen mit Herrn Winterkorn und mit Herrn Zetsche, dass die Automobilindustrie diese langfristige Perspektive voll im Auge hat. Wenn wir heute das Jahr 2008

schreiben, vergessen wir leicht, dass die Planungen – das ist eben im Zusammenhang mit der Investitionsentscheidung gesagt worden – natürlich auch für die Autoentwicklung über viele Jahre im Voraus erfolgen.

Das war im Übrigen auch einer der Gründe dafür, warum ich mich in Brüssel dafür eingesetzt habe, dass wir auch für unsere energieintensive Industrie Planungssicherheit brauchen. Wer glaubt, wir könnten erst 2011 für 2012 sagen, wo es langgehen soll, der hat vergessen, dass die Investitionsentscheidungen für 2013 bereits heute und im nächsten Jahr getroffen werden. Das müssen wir immer im Blick haben. Die Anwesenheit der Vorstandsvorsitzenden zeigt heute aber noch einmal deutlich, dass dies auch gesehen wird und dass der zweiten Generation von Biokraftstoffen eine große Bedeutung beigemessen wird. Deshalb glaube ich, dass wir diesen Weg konsequent fortsetzen sollten.

Herr Blades hat auf die Vorteile dieser Biokraftstoffe hingewiesen. Neben dem geringeren Flächenverbrauch und neben der Breite der Einsetzbarkeit will ich noch einmal unterstreichen: Auch die verbesserte CO₂-Bilanz ist natürlich ein ganz wesentlicher Punkt.

Es gibt *zwei* Gründe, aus denen wir uns den Biokraftstoffen zuwenden:

Der *erste* Grund ist der Klimaschutz,

der *zweite* ist eine gewisse Unabhängigkeit von den klassischen Treibstoffquellen.

Auch das darf man nicht außer Acht lassen. Wir alle wissen nicht, wie sich die Ölpreise in den nächsten zehn, 15 oder 20 Jahren entwickeln werden. Hier Vorsorge zu treffen, ist schon ein Grund an sich.

Nun hat es in den letzten Tagen – das wird auch anhalten – eine Diskussion über das Verhältnis von Ernährungswirtschaft und Biokraftstoffen gegeben. Auch in diesem Zusammenhang sind der geringere Flächenbedarf und die Möglichkeit der Nutzung von Waldressourcen natürlich eine sehr, sehr gute Nachricht. Ich möchte hier aber auch darauf hinweisen, dass der Anstieg der Lebensmittelpreise heute im We-

sentlichen nicht auf Biokraftstoffe zurückzuführen ist, sondern auf eine sehr unzureichende Agrarpolitik in den Entwicklungsländern und, so glaube ich, auch auf nicht ausreichend prognostizierte Ernährungsgewohnheiten in den sich entwickelnden Ländern.

In diesen Monaten ist eine der wesentlichen Diskussionen in Indien das „second meal“: Man isst zweimal am Tage. Wenn das von den über einer Milliarde Indern plötzlich jeder dritte tut, dann sind das also über 300 Millionen Menschen – das entspricht einem großen Teil der Europäischen Union. Wenn die Inder plötzlich doppelt so viele Nahrungsmittel und dann auch noch ganz andere als früher verbrauchen und wenn plötzlich 100 Millionen Chinesen beginnen, Milch zu trinken, dann verzerren sich natürlich unsere gesamten Milchquoten und vieles andere.

Es wird jetzt darauf ankommen – es wird heutzutage ja alles und jedes prognostiziert; nicht immer richtig, wie wir wissen, aber doch prognostiziert –, dass die Tatsache, dass plötzlich – was eigentlich Folgewirkung einer wunderbaren Entwicklung der Globalisierung ist – Hunderte Millionen von Menschen reicher werden und sich mehr leisten können, worauf wir auch stolz sein können, in unsere gesamte Entwicklungsstrategie mit eingebracht wird. Ich bin mir ganz sicher, dass man hier einen Pfad finden wird, auf dem Biokraftstoffstrategien und Nahrungsmittelstrategien miteinander versöhnt werden können und auf dem jedem seine Rolle zugewiesen werden kann.

Gegenüber den Kraftstoffen der ersten Generation ist es jetzt möglich, andere Rohstoffe zu verwenden. Deshalb hat Freiberg jetzt mit dieser CHOREN-Anlage einen Punkt gesetzt, der meiner Kenntnis nach nicht nur in Deutschland einmalig ist, sondern auch in Europa und anderen Teilen der Welt. Ich finde, das macht Mut und zeigt: Wir können Technologieführer bleiben.

Die Bundesregierung hat dem Thema Forschung und Innovation eine wesentliche Bedeutung beigemessen. Dabei spielt die Kooperation mit der Automobilindustrie eine der wichtigen Rollen. Wir wollen unsere klassischen Industriekenntnisse, unseren klassischen Ruhm in der Welt mit innovativen Technologien verbinden. Dafür ist das heute, wie ich finde, ein wirklich guter Tag.

Der Chefökonom der Internationalen Energiebehörde hat kürzlich gesagt: „Wir sollten das Öl verlassen, bevor es uns verlässt.“ Ich schließe mich dem an. Wir beginnen damit und glauben, dass wir auf einem richtigen und guten Weg sind.

Ein herzliches Dankeschön all denen, die dieses Projekt unterstützt haben – von der Landesregierung über die Wirtschaft bis hin zu vielen ideellen Unterstützern –, und einen klugen Kopf und eine kluge Hand all denen, die jetzt die Anlage auf Trab bringen müssen, damit es einigermaßen zügig gelingt. Auch das ist bei Innovationen in Deutschland schon oft geschafft worden, ich bin da ganz optimistisch.

* * * * *