



**VDB**

*Zukunft tanken.*

*Nachhaltige  
Mobilität sichern*

**Jahresbericht 2006/2007**

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.

## Inhalt

VORWORT .....	3
POLITIK	
Kurskorrektur bei Biodieselsteuer dringend notwendig .....	4
MARKT UND UMWELT	
Biokraftstoffanteil ist aktiver Klimaschutz .....	6
STATEMENTS	
Rückenwind für Zukunftsbranche.....	8
FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG	
Kraftstoffentwicklung wissenschaftlich unterstützen.....	10
Biokraftstoffvielfalt statt Polarisierung .....	11
VERBAND	
Biokraftstoffe im öffentlichen Diskurs stärken.....	12
MITGLIEDER DES VDB .....	14



Herausgeber **Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB)**

Koordination **Dr. Karin Retzlaff**

Konzept/Redaktion **PLATO Kommunikation, Berlin/Brüssel**

Gestaltung **buerobeyrow, Berlin**

Druck **H&P Druck, Berlin**

Redaktionsschluss **Mai 2007**

# Nachhaltige Mobilität sichern



Sehr geehrte Damen und Herren,

Klimaschutz ist zum zentralen Thema der internationalen Politik avanciert. Spätestens seit der Studie des englischen Ökonomen Nicholas Stern im vergangenen

Herbst ist klar: Um ökologischen und volkswirtschaftlichen Schaden abzuwenden, muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß umgehend deutlich reduziert werden. Für den Verkehrssektor spielen Biokraftstoffe hierfür die zentrale Rolle. Bereits heute können auf Basis der deutschen Biodieselpkapazitäten über zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden – das vergangene Berichtsjahr hat einmal mehr unter Beweis gestellt, dass die Biokraftstoffindustrie eine nachhaltige Mobilität sichert.

Auch die Bundesregierung bekennt sich zum Ausbau der Biokraftstoffe. Im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft verpflichteten sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union dazu, bis 2020 einen Anteil von zehn Prozent Biokraftstoffen am Gesamtkraftstoffverbrauch in den Markt zu bringen. Allerdings: Die politischen Weichenstellungen der vergangenen Monate in Deutschland weisen in die falsche Richtung. Seit Jahresanfang ist reiner Biodiesel (B100) hierzulande mit starren Steuersätzen belegt – eine schwere Hypothek in Zeiten niedriger Mineralölpreise und gleichzeitig teurer Pflanzenöle als Rohstoff von Biodiesel.

Nur wenn der Gesetzgeber an dieser Stelle eine Kurskorrektur vornimmt, kann die deutsche Biokraftstoffbranche ihre Erfolgsgeschichte fortsetzen: Biodiesel und Bioethanol haben sich als hochwertige Kraftstoffe längst am Markt etabliert. In keinem anderen europäischen Land wird mehr alternativer Kraftstoff hergestellt als hierzulande. Zigtausend

Arbeitsplätze wurden im Umfeld der jungen Industrie inzwischen geschaffen – die Wertschöpfung geht in die Milliarden.

Unseren Mitgliedern und Partnern danken wir für die fruchtbare Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr. Dank geht ebenfalls an unsere Freunde und Ansprechpartner in Politik und Wirtschaft – gemeinsam wollen wir auch im kommenden Jahr daran arbeiten, eine nachhaltige Mobilität zu sichern.

Petra Sprick  
Geschäftsführerin des VDB

## POLITIK

# Kurskorrektur bei Biodieselsteuer dringend notwendig

Die Biokraftstoffpolitik der vergangenen Monate weist gefährliche Widersprüche auf. Einerseits unterstützt die deutsche Bundesregierung im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft den Ausbau von Biokraftstoffen. Andererseits ist dem im vergangenen Jahr novellierten Energiesteuergesetz in Verbindung mit dem Biokraftstoffquotengesetz ein fundamentaler Konstruktionsfehler zu eigen: Die starre Besteuerung von reinem Biodiesel (B100) ignoriert Marktentwicklungen von fossilem Diesel – fallen die Mineralölpreise, kann B100 nicht mehr wettbewerbsfähig angeboten werden.

## Europa setzt auf Biokraftstoffe

Die Europäische Union ist sich darin einig, dass der Ausbau der Biokraftstoffe dringend notwendig ist. Nach dem Willen der Staats- und Regierungschefs sollen sie bis 2020 einen Anteil von zehn Prozent am europäischen Gesamtkraftstoffmarkt erreichen. Ein ehrgeiziges Ziel: 2005 lag der Anteil erst bei etwa einem Prozent. Als rechtliche Grundlage für die ambitionierte Energiepolitik der EU dient seit 2003 die Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen. Flankiert wird diese von der europäischen Energiesteuerrichtlinie, auf deren Basis Biokraftstoffe begünstigt werden können. Diese Fördermöglichkeit hat Deutschland in den letzten Jahren entschlossen genutzt und Biodiesel – vorbehaltlich einer Überkompensationsprüfung – von der Mineralölsteuer befreit. Das Resultat: EU-weit verfügt Deutschland über die höchsten Biodiesel- und Bioethanolkapazitäten – und deutsche Anlagentechnik wird als Exportschlager in aller Welt eingesetzt.

## Gefährlicher Systemwechsel

Der deutsche Gesetzgeber hat im Jahr 2006 jedoch einen grundsätzlichen Systemwechsel bei der steuerlichen Förderung von Biokraftstoffen vollzogen: Ab dem 1. August 2006 wird auf reinen Biodiesel erstmals

eine Steuer in Höhe von neun Cent pro Liter erhoben. Ab 2008 soll der Steuersatz für B100 um jährlich sechs Cent steigen. Dem „atmenden System“ volatiler Rohstoffmärkte wurde ein starres Korsett unflexibler Steuersätze übergestülpt, das die realen Marktverhältnisse in keiner Weise berücksichtigt. Die Folge: Bei fallenden Rohölpreisen kann reiner Biodiesel nicht mehr mit dem erforderlichen Preisabstand von mindestens zehn Cent pro Liter vertrieben werden. Die ersten Monate 2007 führten die Gefahr deutlich vor Augen: Knapp kalkulierende Spediteure und Flottenbetreiber mussten auf umweltfreundlichen Biodiesel verzichten – der Absatz des alternativen Kraftstoffs brach daraufhin um 30 bis 40 Prozent ein. Dem unerlässlichen B100-Markt droht mittelfristig das Aus.

Die Neuregelung im Biokraftstoffquotengesetz sieht ab 1. Januar 2007 zwar eine „Abnahmegarantie“ für Biodiesel als Beimischungsprodukt vor. Aber: Die gesetzlich festgelegte Quote von 4,4 Energieprozent Marktanteil am Gesamtkraftstoffmarkt entspricht gerade einmal 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr – und damit nur etwa einem Drittel der bereits heute vorhandenen Biodieselpkapazitäten. Der Gesetzgeber hat damit ohne Not die förderpolitischen Rahmenbedingungen für den Biodieselmkt vom Steuerrecht hin zum Ordnungsrecht ausgerichtet. Schließlich laufen die vom Bundesfinanzministerium vorgebrachten haushaltspolitischen Zwänge bei näherer Betrachtung ins Leere: So hat das Münchner ifo-Institut bereits für das Jahr 2005 für die öffentlichen Haushalte höhere Einnahmen errechnet – dank steigender Steuern und Sozialversicherungsbeiträge durch neue Arbeitsplätze in der Biokraftstoffproduktion – als ihnen durch die Steuervergünstigung entgangen sind.

Zudem hat der deutsche Gesetzgeber die Rohstoffbasis beschnitten: Seit Anfang 2007 ist Fettmethylester





kein Biodiesel mehr, der im Reinkraftstoffmarkt Verwendung finden kann. Ebenso ist er von der Beimischung ausgeschlossen. Ab 1. Januar 2012 soll die Verwendung tierischer Fette für die Produktion von Biodiesel gänzlich ausgeschlossen werden – während die EU-Politik auf eine möglichst breite Rohstoffbasis baut, wird sie hierzulande unnötig eingeschränkt.

### Politik muss dringend handeln

Um die Zukunftschancen der Biokraftstoffbranche zu wahren und nachhaltige Mobilität in Deutschland zu sichern, muss die Bundesregierung:

- reinen Biodiesel dynamisch besteuern – nur flexible Steuersätze können die Wettbewerbsfähigkeit von B100 auch bei niedrigen Ölpreisen gewährleisten;
- Biokraftstoffquote erhöhen – derzeit ist eine Quote von acht Prozent im Jahr 2015 vorgesehen, notwendig ist eine Pflichtquote von sieben Prozent ab 2008;
- Sanktionszahlungen bei Nichterfüllung der Biodieselquote von 62 Cent auf einen Euro pro Liter anheben – die gesetzlich vorgeschriebene Biokraftstoffquote wird nur bei schmerzhaften Sanktionszahlungen eingehalten;
- Diskriminierung von Fettmethylester aufheben – sie ist willkürlich und verhindert eine breite Rohstoffbasis.

Zwar hat sich aufgrund steigender Mineralölpreise die Situation im zweiten Quartal 2007 am B100-Markt etwas entspannt. Dennoch muss die Bundesregierung noch vor der Sommerpause ein deutliches Zeichen setzen. Nur wenn die B100-Nachfrage in 2007/2008 kalkulierbar ist, werden sich die Landwirte für den Rapsanbau entscheiden. Die derzeitige Unsicherheit kann dazu führen, dass Getreide und sonstigen Ackerpflanzen der Vorzug gegeben wird. Ein Horrorszenario für die Biodieselbranche: Steigende Rohstoffkosten bei sinkenden Mineralölpreisen machen dem Markt endgültig den Garaus.

### Besteuerung von Biokraftstoffen

#### BIODIESEL ALS REINKRAFTSTOFF (B100)

bis 31.12.2007: 9 Cent/Liter

ab 01.01.2008: stufenweise Anhebung auf 45 Cent/Liter bis 2012

#### ETHANOL ALS REINKRAFTSTOFF (E85)

bis 2015: steuerfrei

#### BIOMASS-TO-LIQUID (BTL)-KRAFTSTOFFE

bis 2015: steuerfrei

#### BIOKRAFTSTOFFE IN DER BEIMISCHUNG

ab 01.01.2007: voller Energiesteuersatz

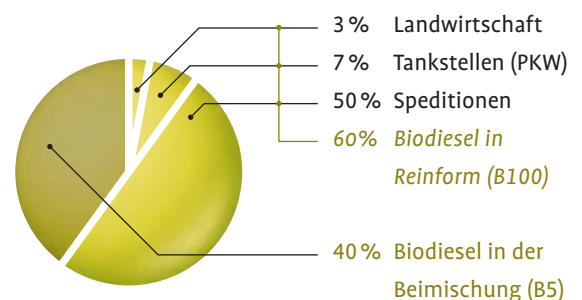
(Diesel: 47 Cent/Liter, Benzin: 65 Cent/Liter)

### Biokraftstoffquoten bezogen auf den Energiegehalt

	Biodiesel	Bioethanol	Gesamtquote*
2007	4,4 %	1,2 %	
2008	4,4 %	2,0 %	
2009	4,4 %	2,8 %	6,25 %
2010	4,4 %	3,6 %	6,75 %
2015	4,4 %	3,6 %	stufenweise Anhebung auf 8 %

\* Mit welchen Biokraftstoffen die Gesamtquote erreicht wird, bleibt den Inverkehrbringern von Kraftstoffen überlassen

### Der B100-Markt ist für die deutsche Biokraftstoffindustrie überlebenswichtig



Biodieselsatz nach Segmenten 2006

## MARKT UND UMWELT

# Biokraftstoffanteil ist aktiver Klimaschutz

## Weiterer Ausbau der Produktionskapazitäten

Zum Ende des Jahres 2006 betrug die Biodieselskapazität in Deutschland 4,4 Millionen Tonnen. Damit nimmt Deutschland weltweit die Spitzenposition ein. Fast 15 Prozent der heimischen Dieselnachfrage können mit dem alternativen Kraftstoff bedient werden. Zugleich weitet die Biokraftstoffindustrie die Produktion von Bioethanol aus: Derzeit können pro Jahr 571.000 Tonnen hergestellt werden. Damit führt Deutschland im europäischen Vergleich vor Spanien und Frankreich.

Die Leistungskraft der deutschen Biokraftstoffhersteller hat dazu beigetragen, dass sich Deutschland einen deutlichen Technologievorsprung herausgearbeitet hat. Beispiel Anlagenbau: Weltweit sind deutsche Unternehmen am Bau von über 80 Prozent der Biodieselanlagen beteiligt. Gleichzeitig hat sich die Biokraftstoffbranche hierzulande zu einem erheblichen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Von der Rohstoffherzeugung bis zur dezentralen Vermarktung der Endprodukte ist die Biokraftstoffproduktion ein Wachstumsmotor für ländliche Gebiete – insbesondere in den neuen Bundesländern.

## Rahmenbedingungen entscheidend

Das Wachstum ist allerdings kein Selbstläufer. Beispiel Biodiesel: Nachdem der Gesetzgeber die steuerliche Förderung im vergangenen Jahr grundsätzlich umgestellt hat, brach der Absatz des alternativen Kraftstoffs in den ersten Monaten 2007 um 30 bis 40 Prozent ein. Es ist unerlässlich, dass reiner Biodiesel (B100), der in den letzten Jahren mit über 60 Prozent zum Absatz beitrug, weiterhin konkurrenzfähig bleibt – eine dynamische Besteuerung muss den notwendigen Preisvorteil gegenüber der fossilen Konkurrenz gewährleisten.

Für Bioethanol sind die Rahmenbedingungen derzeit noch vergleichsweise günstig. Die steigenden Anteile in der Beimischung zu Ottokraftstoff sowie die Verwendung als Kraftstoffzusatz in Form von ETBE (Ehtyl-Tertiär-Butyl-Ether), das die Klopfestigkeit von Benzin erhöht, könnten die Produktionskapazitäten gegenwärtig auslasten. Damit deutsche Bioethanolproduzenten aber auch langfristig eine Spitzenposition in Europa einnehmen, muss der Absatz von E85 – einem hochwertigen Kraftstoff aus 85 Prozent Bioethanol und 15 Prozent Ottokraftstoff – weiter ausgebaut werden. Bund und Länder sind aufgefordert, gemeinsam die Zulassungshemmnisse für E85-Tankstellen aus dem Weg zu räumen. Zudem muss die Markteinführung des so genannten Flexible Fuel Vehicle (FFV) zügig vorangetrieben werden. Diese Fahrzeuge können mit beliebigen Mischungen von Ottokraftstoff und Bioethanol betrieben werden. Frankreich und Schweden – wo die Autos bereits flächendeckend angeboten werden – sollten als Vorbilder dienen.

## Biokraftstoffe ermöglichen nachhaltige Mobilität

Die Förderung von Biokraftstoffen ist nicht nur Zeichen zukunftsweisender Wirtschaftspolitik. Sie dient vor allem dem Klimaschutz. Dieser ist notwendiger denn je: Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) gehen mit dem prognostizierten Klimawandel bis 2050 allein in Deutschland volkswirtschaftliche Schäden von knapp 800 Milliarden Euro einher. Diese Zahlen alarmieren. Folglich hat der Europäische Rat im März 2007 beschlossen, den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 20 Prozent zu senken. Der Mobilitätssektor muss dazu einen bedeutenden Beitrag leisten.







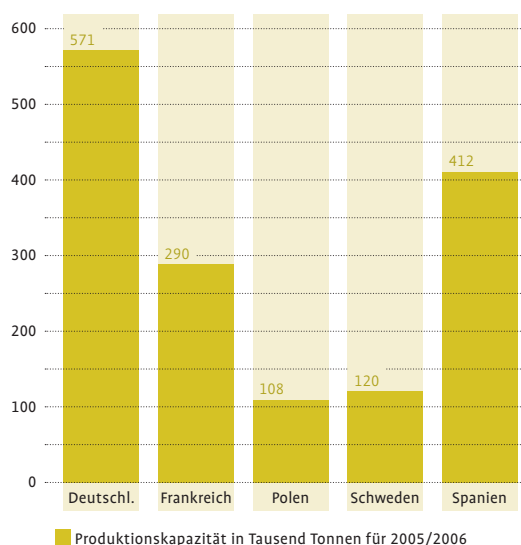
Biokraftstoffe ermöglichen eine nachhaltige Mobilität. Denn: Bei ihrer Verbrennung wird nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt, wie beim Wachstum der Rohstoffe zuvor gebunden wurde. Mit den in Deutschland verfügbaren Biodieselpkapazitäten kann bereits heute der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um mehr als zehn Millionen Tonnen jährlich reduziert werden. Zudem fordert Bundesumweltminister Sigmar Gabriel von der deutschen Automobilindustrie, die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw-Modelle bis 2012 von derzeit 163 Gramm pro Kilometer auf 130 zu senken. Weitere zehn Gramm sollen durch den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen eingespart werden – dies entspricht bei Ottokraftstoffen einem Biokraftstoffmarktanteil von fast 16 Prozent.

Dabei steht außer Frage, dass der Rohstoffanbau für Biokraftstoffe Nachhaltigkeitskriterien Rechnung tragen muss. Dies gilt insbesondere für die Palm- und Sojaölgewinnung: Auch wenn deren Anteil an deutschem Biodiesel gering ist, setzt sich der VDB entschieden für ein Zertifizierungssystem ein. Für alternative Kraftstoffe darf kein Baum im tropischen Regenwald abgeholzt werden.

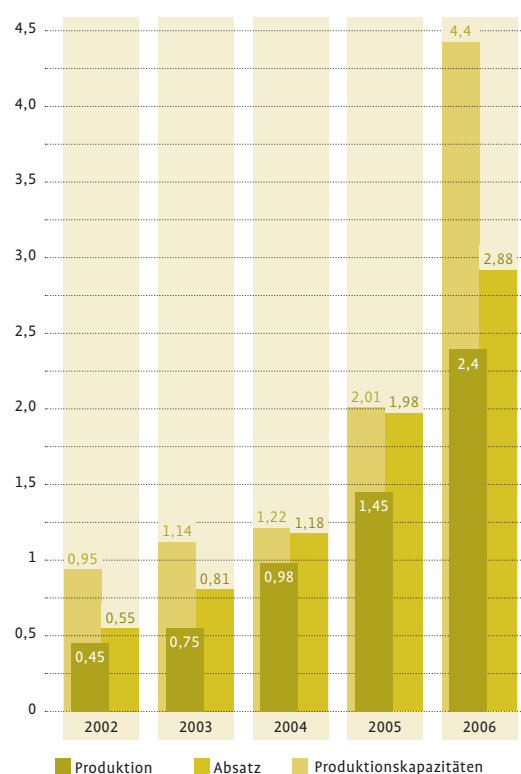
Zudem genießt die Versorgung mit Lebensmitteln – Stichwort Flächenkonkurrenz – selbstverständlich Vorrang vor der Kraftstoffversorgung. Aber: „Food first“ schließt die Produktionssteigerung von Biokraftstoffen nicht aus. Der Anbau von Rohstoffen für Biokraftstoffe führt weltweit zu einer effizienten Nutzung brachliegender Flächen und Wohlstandsgewinnen für ländliche Regionen – so erwartet zum Beispiel die Weltbank, dass mit dem Biokraftstoffboom eine Renaissance der afrikanischen Landwirtschaft einhergeht.



Die fünf größten Bioethanolproduzenten in Europa



Biodieselpkapazitäten weiter im Aufbau



Biodieselpproduktion, Absatz und Produktionskapazitäten in Deutschland 2002 – 2006 in Millionen Tonnen

STATEMENTS

# Rückenwind für Zukunftsbranche



Ulrich Kelber,  
MdB, Stellvertretender  
Fraktionsvorsitzender  
der SPD

## Biokraftstoffe ausbauen

„Am weiteren Ausbau der Biokraftstoffe gibt es keinen Zweifel: Wenn wir unsere Ziel im Klimaschutz erreichen wollen, muss der Verkehrssektor dazu beitragen.

Neben der notwendigen massiven Steigerung der Energieeffizienz im Bereich der Mobilität kommt es auf die Umweltfreundlichkeit der eingesetzten Kraftstoffe an. Die SPD hat sich dazu durch entsprechende Beschlüsse eindeutig bekannt. Die Umstellung der steuerlichen Förderung zielt darauf ab, gesicherte Absatzchancen und damit geeignete Rahmenbedingungen für Hersteller und Verbraucher von Biokraftstoff zu schaffen. Damit signalisieren wir allen Marktakteuren einen kontinuierlichen Ausbau der Biokraftstoffe über die früher zugesagten Zeiträume hinaus. Das gilt vor allem für den bisher völlig vernachlässigten Sektor der Beimischung von Ethanol zu Benzin. Durch die zwischenzeitlich stark gesunkenen Preise für fossiles Mineralöl ist der Absatz von Reinkraftstoffen unter Druck geraten. Demgegenüber wird die Bedeutung der steigenden Beimischungsmengen oft vernachlässigt. Übereilter Aktionismus in die eine oder andere Richtung wäre aber nur schädlich. Allerdings sehen auch wir Handlungsbedarf, wenn die Überprüfung der Marktpreise auf Über- oder Unterkompensation der höheren Gestehungskosten für Biokraftstoffe gegenüber fossilem Kraftstoff im Verlauf des Sommers zum Ergebnis führt, dass eine Unterkompensation besteht und der Ausbaupfad auf Dauer gestört wird. Wir werden eine Gefährdung der Förderung der Biokraftstoffe nicht akzeptieren. Allerdings muss auch Biokraftstoff den Geboten einer nachhaltigen Entwicklung folgen. Umso wichtiger ist es daher, den weiteren Ausbau durch geeignete Rahmenbedingungen zu begleiten und frühzeitig Standards zu setzen, um nachteilige Entwicklungen für die Vielfalt von Flora und Fauna bei uns wie auch im tropischen Grüngürtel der Erde zu vermeiden. Der Ausbau folgt insofern nicht nur dem Klimaschutz, er ist es dann auch.“

Katherina Reiche,  
MdB, Stellvertretende  
Fraktionsvorsitzende  
der CDU/CSU



## Steuerbegünstigung von reinem Biodiesel beibehalten

„Weltweit befinden sich Biokraftstoffe auf der Überholspur. Ihre Vorteile liegen auf der Hand: Sie leisten einen Beitrag zum Klimaschutz und sind ein wichtiger Baustein, die Abhängigkeit vom Öl zu verringern. Die Staats- und Regierungen der EU haben im März dieses Jahres ambitionierte Ziele im Klimaschutz und bei den Biokraftstoffen vereinbart. Bis 2020 soll ihr Anteil auf 10 Prozent steigen. In Deutschland wollen wir ihren Gesamtanteil bei Benzin und Diesel bis 2015 auf 8 Prozent erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen wir die eingeschlagene Zwei-Wege-Strategie fortsetzen, das heißt eine Beimischungspflicht in herkömmliche Kraftstoffe und eine maßvoll gestaltete steuerliche Behandlung von Reinbiokraftstoffen, um den direkten Einsatz weiter zu forcieren. Die Unionsfraktion setzt auf Biokraftstoffe, wir wollen sie stärker nutzen und weltweit den nachhaltigen Anbau vorantreiben. Bei Biokraftstoffen der zweiten Generation wollen wir weitere Anstrengungen in der Forschung unternehmen, um ihre Entwicklung zu beschleunigen.“





Dr. Dieter Brucklacher, Präsident des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer e.V. (VDMA)

## Exportschlager Biokraftstoffe

„Der VDMA ist davon überzeugt, dass nur ein breiter Energiemix, der alle Energieträger einbezieht, die ambitionierten Politikziele erfüllen wird. Biokraftstoffe, an deren Erzeugung die Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus von der „Saat“ bis zum Verbraucher mitwirken, haben einen hohen Stellenwert. Die deutschen Biokraftstofftechnologien sind weltweit führend. Der Export von Anlagen zur Erzeugung von Biodiesel und Bioethanol wird für unsere Mitgliedsunternehmen immer wichtiger. Die etablierten Biokraftstoffe sind die Grundlage, damit auch die so genannten Biokraftstoffe der zweiten Generation erfolgreich weiterentwickelt werden. Ihre großtechnische Erprobung muss am Standort Deutschland realisiert werden. Ohne staatliche Unterstützung hätten sich die Biokraftstoffe nicht entwickeln können. Richtig ist, dass der Staat sich zurückziehen kann und sogar muss, wenn seine Ziele erreicht sind. Bei Biokraftstoffen ist dieser Zeitpunkt noch nicht gekommen. Der VDMA spricht sich gegen unnötige Systemwechsel in der Steuerpolitik und für verlässliche Rahmenbedingungen aus, die den Maschinen- und Anlagenbauern Planungs- und Investitionssicherheit bieten.“

reste genutzt werden können. Auch die Besteuerung der Biokraftstoffe, bezogen auf das Volumen, bedeutet eine überproportional hohe Steuer gegenüber fossilen Kraftstoffen. Dass Biokraftstoffe mit der sogenannten Ökosteuer (inklusive Mehrwertsteuer fast 20ct/l) belastet werden, ist nicht überzeugend. Den Biokraftstoffen sollte ein angemessener Steuervorteil eingeräumt werden – energiebasiert und ohne Ökosteuer.“

## Biodiesel muß bezahlbar sein

„Seit Jahresbeginn mussten wegen der gestiegenen Biodieselpreise viele Transporteure und Speditionen mit eigenem Fuhrpark ihre Lkw-Flotten wieder auf mineralischen Diesel umstellen. Ein Ärgernis: Die Unternehmen waren im Vertrauen auf eine langfristige und angemessene Förderung von reinem Biodiesel mit erheblichen Summen zur Anpassung ihrer Fahrzeuge und in neue Betriebs tankstellen in Vorleistung gegangen. Deutschland verliert mit jedem Tag der unsachgemäßen Besteuerung als Innovationsstandort an Bedeutung. Zukunftstechnologie wandert ab und eine energetische Unabhängigkeit rückt in weite Ferne. Nicht unwichtig: CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial wird verschenkt. Was wir brauchen sind keine klimapolitischen Lippenbekenntnisse, sondern langfristig verlässliche Rahmenbedingungen und damit kalkulierbare Preise für den alternativen Kraftstoff. Biodiesel muss bezahlbar sein und eine Alternative bleiben – auch in Deutschland.“



Prof. Dr. Jürgen Zeddies, Institut für Landwirtschaftliche Betriebslehre, Universität Hohenheim, Stuttgart

## Brachflächen nutzen

„Die Leitlinien der EU-Politik orientieren sich derzeit euphorisch auf die Nutzung von Biomasse als Energieträger. Die Rahmenbedingungen für die Agrarbranche sind aber nach wie vor auf Marktentlastung und verordnete Flächenstilllegung ausgerichtet. Steigende Biokraftstoffquoten und gigantische Stilllegungsverpflichtungen EU-weit passen nicht zusammen. Die auf Stilllegungsflächen produzierbaren Agrarrohstoffe würden ausreichen, um das EU-Ziel für Biokraftstoffe von 5,75 % in 2010 ohne eine Verknappung bei Nahrungsmitteln zu erreichen. Für die Klimaschutzziele leistet die Nutzung stillgelegter Flächen einen doppelten Zielbeitrag. Als Brachflächen sind sie eine Emissionsquelle, während sie bei Produktion von Energiepflanzen je nach Ertrag eine erhebliche Nettosubstitution fossiler Energien ermöglichen. Als Stilllegungsflächen verursachen sie Pflegeaufwand, während sie als Energiepflanzenfläche derzeit gute Einkommensbeiträge liefern und als Entsorgungsflächen für Gülle und Gär-



Simon Reimer, Spediteur, Plenumsmitglied der Bremer Handelskammer

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

# Kraftstoffentwicklung wissenschaftlich unterstützen

## Biokraftstoffe gemeinsam vorantreiben

Biodiesel und Bioethanol überzeugen bereits heute als hochwertige Kraftstoffe. Dabei ist es für die Biokraftstoffindustrie selbstverständlich, ihre Produkte stetig zu verbessern – der beste Weg, um im Wettbewerb mit herkömmlichen Kraftstoffen weiterhin erfolgreich zu bestehen. Der VDB bietet dafür mit dem Technischen Ausschuss (TA) eine ideale Plattform: Experten der Mitgliedsunternehmen können hier – unterstützt durch die Geschäftsführung des Verbandes – unternehmensübergreifende Ideen entwickeln, mit externen Fachleuten diskutieren und zukunftsweisende Projekte gemeinsam vorantreiben.

## Beimischung von Biodiesel steigern

Um den Biodieselanteil zu steigern, ist neben einem leistungsstarken Absatzmarkt von reinem Biodiesel (B100) eine höhere Beimischung zu mineralischem Diesel erforderlich. Fünf Prozent Biodieselanteil (B5) sind heute selbstverständlich – das Ziel ist es, diesen Wert auf zehn Prozent (B10) zu verdoppeln. Im Juli 2006 startete der VDB gemeinsam mit der Mineralöl- und Automobilindustrie ein Forschungsprojekt, das die Stabilität von B10 und dessen Auswirkungen auf die Verbrennung untersucht. Zudem werden seit Januar 2007 auch die Auswirkungen von B10 auf die übrige Fahrzeugtechnik wie Einspritzsysteme geprüft und mit innovativen Ansätzen die Wechselwirkung zwischen Motoren und alternativen Kraftstoffen weiter verbessert.

## Nachrüstpartikelfilter freigegeben

Ein wichtiger Erfolg im Berichtszeitraum: Nachrüstlösungen für Pkw-Feinstaubfilter sind für den Betrieb mit Biodiesel freigegeben. Gemeinsam mit der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) unterstützte der VDB die entsprechende Entwicklung der Filterhersteller Twin-Tec und HJS. Zudem unter-

sucht der Verband gemeinsam mit der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR), der UFOP sowie der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (FAL) die Zusammensetzung ultrafeiner Dieselpartikel im Abgas – der Abschlussbericht ist in Vorbereitung.

## Der Wissenschaft Impulse verleihen

Als erste Hochschule in Deutschland wird die TU Braunschweig über eine Stiftungsprofessur für Nachhaltige Chemie und Energie verfügen. Der Lehrstuhl wird sich vorwiegend mit der Kraftstoffforschung befassen – mit Fokus auf Biokraftstoffen. Die Finanzierung trägt der VDB gemeinsam mit der Volkswagen AG. Nach Ansicht des niedersächsischen Wissenschaftsministers Stratmanns wird damit ein gelungenes Public Private Partnership Modell im besten Sinne verwirklicht. Die Zusammenarbeit zwischen der Universität und dem VDB ist nicht neu. Seit mehreren Jahren bereits kooperieren die Partner: Unter anderem werden alternative Nutzungsmöglichkeiten von Glycerin – ein wertvolles Nebenprodukt bei der Biodieselproduktion – erforscht.





# Biokraftstoffvielfalt statt Polarisierung

Neben Biodiesel und Bioethanol sollen zukünftig auch Biokraftstoffe der so genannten zweiten Generation wie Biomass-to-Liquid (BtL)-Kraftstoffe eine wichtige Rolle bei der Energieversorgung einnehmen. Diese versprechen bei guter Qualität ein hohes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial. Ihre Erforschung und Förderung ist daher ohne Zweifel im Sinne einer nachhaltigen Energiepolitik, zumal als Rohstoffe auch Biomasse wie Holz oder Stroh in Betracht kommen. Allerdings ist eine einseitige Parteinahme zugunsten von BtL-Kraftstoffen wenig ratsam – zu viele Fragen sind noch unbeantwortet.

## Verfügbarkeit

Optimistische Schätzungen rechnen frühestens in zehn Jahren mit der Herstellung relevanter Mengen von BtL-Kraftstoffen. Mit dem Bau erster großindustrieller Anlagen wird nicht vor 2010 begonnen. So erwartet auch das Leipziger Institut für Energetik und Umwelt (IE), dass BtL-Kraftstoffe im Jahr 2020 höchstens 1,5 Prozent des europaweiten Kraftstoffbedarfs decken. Auf absehbare Zeit stellen also nur die etablierten Biokraftstoffe eine echte Alternative dar.

## Wettbewerbsfähigkeit

Biodiesel und Bioethanol haben sich längst als wettbewerbsfähig erwiesen. Von BtL-Kraftstoffen kann dies noch nicht behauptet werden. Zwar mögen die Rohstoffkosten erheblich geringer sein, dafür sind die Investitionen aber etwa zwanzigmal höher als bei vergleichbaren Biodieselanlagen. Auch die Produktion ist wegen hoher Energie- und Transportkosten ungleich teurer.

## Umweltvorteile

Die Umweltvorteile von BtL-Kraftstoffen werden überschätzt. Grund: Bei Biodiesel wird das Nachhaltigkeitspotenzial oftmals lediglich am Rohstoff Rapsöl gemessen – bei BtL-Kraftstoffen wird hingegen die gesamte Biomasse einbezogen. Anders ist der Bundesverband Erneuerbare Energien (BEE) vorgegangen und stellt fest, dass das Nachhaltigkeitspotenzial der etablierten Biokraftstoffe ebenso hoch ist wie bei BtL-Kraftstoffen. Seine Berechnungen berücksichtigen auch Nebenprodukte wie energiereiche Futtermittel oder Glycerin.

## Biokraftstoffvielfalt fördern

Biokraftstoffe dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Frage nach dem richtigen Biokraftstoff kann nicht mit Entweder / Oder beantwortet werden: Um die Mobilität von morgen zu sichern, müssen sich BtL-Kraftstoffe, Biodiesel und Bioethanol im fairen Wettbewerb ihre spezifischen Absatzmärkte erschließen – nur mit einem leistungsstarken Kraftstoffmix kann die Vorgabe der EU von zehn Prozent Biokraftstoffanteil bis 2020 erfüllt werden.



VERBAND

# Biokraftstoffe im öffentlichen Diskurs stärken



## Politische Weichenstellungen beeinflussen

Die teilweise dramatische Entwicklung am Biodieselmärkte – mit Absatzeinbrüchen von 30 bis 40 Prozent – zeigt: Der Gesetzgeber muss politische Fehlentscheidungen aus dem Vorjahr dringend korrigieren. Umso wichtiger, dass der VDB im politischen Umfeld Präsenz zeigt, im öffentlichen Diskurs überzeugt und damit den dringend notwendigen Kurswechsel befördert.

In persönlichen Gesprächen leistet der VDB Überzeugungsarbeit. Gemeinsam mit Ministerien, Vertretern der Automobil- und Mineralölindustrie sowie der Landwirtschaft diskutiert der VDB regelmäßig den Beitrag der Biokraftstoffe für eine nachhaltige Mobilität. In politischen Beratungen steht der Verband auch gegenüber dem Parlament Rede und Antwort: So konnten wir unsere Positionen zur Biokraftstoffgesetzgebung im Rahmen einschlägiger Anhörungen im Deutschen Bundestag mit Nachdruck vertreten.

Neben steuerpolitischen Fragestellungen gewinnen gesellschaftspolitische Themen für die Biokraftstoffbranche an Relevanz. So wird in der öffentlichen Debatte immer wieder die Sorge geäußert, dass aufgrund der weltweit steigenden Biokraftstoffproduktion Lebensmittel knapp werden. In letzter Konsequenz wird die Frage darauf zugespitzt, ob Getreide und Ölfrüchte auf den Teller oder in den Tank gehören. Eine in die Irre führende Vereinfachung: Auf absehbare Zeit werden sowohl für Lebensmittel als auch für Biokraftstoffe ausreichend Rohstoffe zur Verfügung stehen, weil mit der Verwendung landwirtschaftlicher Erzeugnisse für Biokraftstoffe zugleich die Agrarproduktion stimuliert wird. Der VDB wird diese Diskussion in den kommenden Monaten im Rahmen von Parlamentarischen Abenden und Pressegesprächen intensiv führen.

Biokraftstoffe können nur dann auf Unterstützung zählen, wenn sie eine wirklich saubere Alternative sind. Der VDB setzt sich daher entschlossen für den Aufbau eines Zertifizierungssystems ein – es garantiert, dass Biodiesel und Bioethanol in Deutschland aus nachhaltig produzierten Rohstoffen hergestellt werden. Hierfür arbeitet der VDB eng mit Universitäten und Umweltverbänden zusammen, etwa am WWF Round Table on Sustainable Palm Oil (RSPO) und dem WWF Round Table on Responsible Soy (RTRS).

## Präsenz ist gefordert

Der VDB nutzt eine Vielzahl von Veranstaltungen, um die Positionen der Biokraftstoffindustrie zu vertreten. So präsentierte sich der Verband im vergangenen Jahr zum Beispiel auf der internationalen Fachtagung „Kraftstoffe der Zukunft“ mit einem Stand. Auch auf der für die Speditionsbranche wichtigen Leitmesse für Nutzfahrzeuge – der IAA in Hannover – beantwortete der VDB Fragen der Biokraftstoffkunden. Besondere Aufmerksamkeit fanden nachhaltige Kraftstoffe auf der Internationalen Grünen Woche 2007 in Berlin: Erstmals war dem Thema eine komplette Halle gewidmet – der VDB war an einem Gemeinschaftsstand mit der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) sowie dem Verband Landwirtschaftliche Biokraftstoffe (LAB) vor Ort.

Konferenzen und Kongresse bieten uns die Möglichkeit, einen regen Informationsaustausch auch international zu pflegen. Anfang 2007 fanden im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft zahlreiche Veranstaltungen mit Teilnehmern aus aller Welt statt. Genannt seien hier nur die Brüsseler Fachkonferenz zur künftigen EU-Energiepolitik sowie die Konferenz „Fuelling the Future – Renewable Resources Show the Way Forward for Rural Areas in Europe“ des Bundeslandwirtschaftsministeriums, auf denen der VDB vertreten war.

Als ausgewiesener Kenner der Biokraftstoffbranche wird der VDB darüber hinaus vielfach für Fachreferate im Rahmen unterschiedlichster Veranstaltungen angefragt. Wir halten guten Kontakt zu wichtigen Medien, veröffentlichen eigene Publikationen und bieten mit unserer Internetseite jederzeit einen Informationspool für das interessierte Fachpublikum und die Öffentlichkeit an.

### **Geschlossenheit der Biokraftstoffbranche weiter notwendig**

Ein gemeinsames Auftreten im politischen Umfeld ist für die noch junge Biokraftstoffindustrie wichtig. Umso mehr freuen wir uns über den Mitgliederzuwachs der vergangenen Monate – der VDB steht für die Geschlossenheit der Branche. Gemeinsam werden wir die Herausforderungen der kommenden Monate annehmen. Auf europäischer Ebene gilt es, im Rahmen der Novellierung der europäischen Kraftstoffqualitätsrichtlinie für die Einführung von B10 – zehn Prozent Biodiesel in fossilem Diesel – voranzutreiben. Damit reine Biokraftstoffe auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben, müssen auf nationaler Ebene die verhängnisvollen politischen Entscheidungen der letzten Monate korrigiert werden. Der VDB wird sich auch im kommenden Jahr entschlossen für Biokraftstoffe einsetzen. Diese sind Garant für eine nachhaltige Mobilität – der Klimaschutz braucht unseren vollen Einsatz.

### **WESHALB WIR UNS FÜR BIOKRAFTSTOFFE STARK MACHEN?**

#### **Biokraftstoffe ...**

... senken den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor – allein mit der deutschen Biodieselpkapazität können jährlich 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden;

... tragen zur Energieversorgungssicherheit bei – langfristig birgt die Abhängigkeit von Rohöl aus Nicht-EU-Staaten ein erhebliches Risiko;

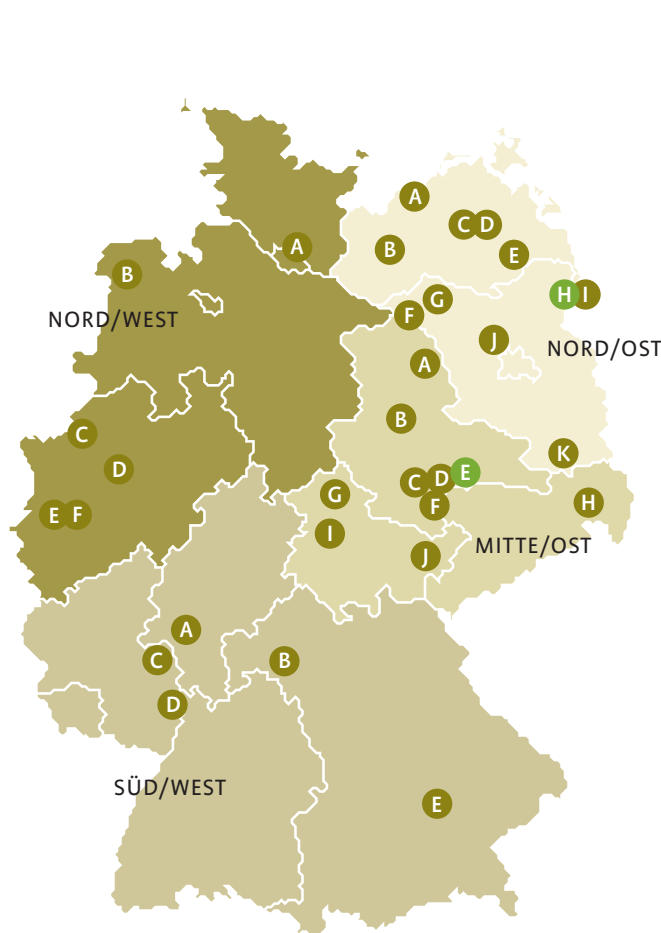
... stärken die ländliche Entwicklung – die deutsche Biokraftstoffproduktion entspricht einer Wertschöpfung in Milliardenhöhe.





MITGLIEDER DES VDB

# Gemeinsam den Kraftstoffmix der Zukunft vorantreiben



## Mitgliedschaften des VDB:

Bundesverband Bioenergie (BBE)  
Bundesverband Erneuerbare Energie (BEE)  
European Biodiesel Board (EBB)  
Europäische Vereinigung für  
Erneuerbare Energien (EUROSOLAR)  
Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR)  
Informationskampagne für Erneuerbare Energien (IKEE)

## NORD/OST

### A **BIOPETROL Rostock GmbH**

Zum Tanklager 19, 18147 Rostock  
**0211 / 15 77 96 10**; Fax 0211 / 15 77 96 20  
[www.biopetrol-ind.com](http://www.biopetrol-ind.com)

### B **ecoMotion GmbH - Werk Sternberg**

Brüeler Chaussee 3, 19406 Sternberg  
**02306 / 927 09 51**; Fax 02306 / 927 09 60  
[www.ecomotion-gmbh.de](http://www.ecomotion-gmbh.de)

### C **ecoMotion GmbH - Werk Malchin**

Gewerbegebiet „An der Landwehr“, 17139 Malchin  
**02306 / 927 09 51**; Fax 02306 / 927 09 60  
[www.ecomotion-gmbh.de](http://www.ecomotion-gmbh.de)

### D **Rapsveredelung Vorpommern GmbH & Co. KG**

Industriegelände 3 A, 17139 Malchin  
**03994 / 238 60**; Fax 03994 / 23 86 22  
[www.biodiesel-malchin.de](http://www.biodiesel-malchin.de)

### E **Emerald Biodiesel Neubrandenburg GmbH**

Zur Datze 4, 17034 Neubrandenburg  
**0395 / 777 56 10**; Fax 0395 / 77 75 61 18  
[www.emerald-biodiesel.de](http://www.emerald-biodiesel.de)

### F **BIO-Diesel Wittenberge GmbH**

Zur Hafenspitze 2, 19322 Wittenberge / Brandenburg  
**03877 / 920 73**; Fax 03877 / 92 07 40  
[www.biodiesel-wittenberge.de](http://www.biodiesel-wittenberge.de)

### G **EOP European Oil Products Biodiesel AG**

Am Hünengrab 9, 16928 Pritzwalk  
**033986 / 50 50**; Fax 033986 / 505 99  
[www.eopbiodieselag.de](http://www.eopbiodieselag.de)

### \*H **NBE Nordbrandenburger BioEnergie GmbH & Co. KG**

Passower Chaussee 111, 16303 Schwedt / Oder  
**03332 / 269 90**; Fax 03332 / 26 99 49  
[www.verbio.de](http://www.verbio.de)

### I **NUW Nordbrandenburger UmesterungsWerke GmbH & Co. KG**

Passower Chaussee 111, 16303 Schwedt / Oder  
**03332 / 26 99 - 100**; Fax 03332 / 26 99 - 149  
[nuw@verbio.de](mailto:nuw@verbio.de)

### J **GHP Biodiesel GmbH & Co. KG - Werk Oranienburg**

Sachsenhausener Str. 27, 16515 Oranienburg  
**09179 / 94 68 64**; Fax 09179 / 94 68 59  
[www.ghp-biodiesel.de](http://www.ghp-biodiesel.de)

### K **BIOPETROL Schwarzheide GmbH**

Naundorfer Str. 40, 01987 Schwarzheide  
**0211 / 15 77 96 10**; Fax 0211 / 15 77 96 20  
[www.biopetrol-ind.com](http://www.biopetrol-ind.com)



MITTE/OST

**A DBE Biowerk Tangermünde GmbH**

Zum Meyerschen Hafen 3, 39590 Tangermünde  
**0941 / 99 20 88-58**; Fax 0941 / 99 20 88-55  
[www.deutsche-bioenergie.de](http://www.deutsche-bioenergie.de)

**B BIO-Ölwerk Magdeburg GmbH**

Am Hansehafen 8, 39126 Magdeburg  
**0391 / 838 10**; Fax 0391 / 838 13 33  
[www.bio-oelwerk-md.de](http://www.bio-oelwerk-md.de)

**C JCN Neckermann-Biodiesel GmbH**

Am Saalehafen 8, 06118 Halle / Saale  
**0345 / 566 79 70**; Fax 0345 / 56 67 97 37  
[www.jcn-biodiesel.de](http://www.jcn-biodiesel.de)

**D MUW Mitteldeutsche Umesterungswerke GmbH & Co. KG**

Stickstoffstraße, 06803 Greppin  
**03493 / 747 40**; Fax 03493 / 747 49  
[www.verbio.de](http://www.verbio.de)

**\*E MBE Mitteldeutsche BioEnergie GmbH & Co. KG**

Thura Mark 20, 06780 Zörbig  
**034956 / 30 36 00**; Fax 034956 / 30 36 66  
[www.verbio.de](http://www.verbio.de)

**F Delitzscher Rapsöl GmbH & Co. KG**

Lissaer Straße 26, 04509 Wiedemar / Kölsa  
**034207 / 438 84**; Fax 034207 / 438 85  
[www.delitzscher-rapsoel.de](http://www.delitzscher-rapsoel.de)

**G Emerald Biodiesel Ebeleben GmbH**

Thomas-Müntzer-Siedlung 19, 99713 Ebeleben  
**036020 / 888 10**; Fax 036020 / 88 81 18  
[www.emerald-biodiesel.de](http://www.emerald-biodiesel.de)

**H Biowerk Sohland GmbH**

Am Gewerbering 6, 02689 Sohland a. d. Spree  
**035936 / 45 50**; Fax 035936 / 455 29  
[www.biowerk-sohland.de](http://www.biowerk-sohland.de)

**I LPV Landwirtschaftliche Produkte Verarbeitungs GmbH**

Hauptstraße, 99947 Henningsleben  
**03603 / 390 80**; Fax 03603 / 39 08 28  
[www.lpv-biodiesel.de](http://www.lpv-biodiesel.de)

**J TME Thüringer Methylesterwerke GmbH**

Am Bahnhof 13, 07570 Harth-Pöllnitz  
**036607 / 72 60**; Fax 036607 / 72 66  
[www.tme-biodiesel.de](http://www.tme-biodiesel.de)

SÜD/WEST

**A Cargill GmbH**

Brüningstraße 50, 65929 Frankfurt am Main  
**069 / 33 99 79 38**; Fax 069 / 33 99 79 63  
[www.cargill.de](http://www.cargill.de)

**B Campa-Biodiesel GmbH & Co. KG**

Jahnstr. 2, 97199 Ochsenfurt  
**09331 / 981 50**; Fax 0 331 / 98 15 50  
[www.campa-biodiesel.de](http://www.campa-biodiesel.de)

**C ADM Soya Mainz GmbH & Co. KG**

Dammweg 2, 55130 Mainz  
**040 / 533 02 60**; Fax 040 / 533 02 69 35  
[www.biodiesel.de](http://www.biodiesel.de)

**D Mannheim Bio Fuel GmbH**

Inselstraße 10, 68169 Mannheim  
**0621 / 71 76 20**; Fax 0621 / 717 61 29

**E Hallertauer Hopfenveredlungsgesellschaft mbH**

Auhofstr. 16, 84048 Mainburg  
**08751 / 860 55 00**; Fax 08751 / 860 55 40

NORD/WEST

**A ADM Hamburg AG - Werk Hamburg**

Nippoldstr. 117, 21107 Hamburg  
**040 / 533 02 60**; Fax 040 / 533 02 69 35  
[www.biodiesel.de](http://www.biodiesel.de)

**B ADM Hamburg AG - Werk Leer**

Sägemühlenstr. 45, 26789 Leer  
**040 / 533 02 60**; Fax 040 / 533 02 69 35  
[www.biodiesel.de](http://www.biodiesel.de)

**C Petrotec AG**

Fürst-zu-Salm-Salm-Straße 18, 46325 Borken  
**02862 / 91 00 19**; Fax 02862 / 91 00 99  
[www.petrotec.de](http://www.petrotec.de)

**D ecoMotion GmbH - Werk Lünen**

Brunnenstraße 138, 44536 Lünen  
**02306 / 927 09 51**; Fax 02306 / 927 09 60  
[www.ecomotion-gmbh.de](http://www.ecomotion-gmbh.de)

**E RBE Rheinische Bio-Ester GmbH & Co. KG**

Duisburger Str. 15, 41460 Neuss  
**02131 / 665 23 13**; Fax 02131 / 665 23 20  
[www.rbe-neuss.de](http://www.rbe-neuss.de)

**F NEW Natural Energy West GmbH**

Industriestr. 34, 41460 Neuss  
**02131 / 260 41**; Fax 02131 / 260 42 20

\* Produktionsstandorte Bioethanol

AUSSERORDENTLICHE MITGLIEDER

**Degussa AG**

Friedrichstraße 171, 10117 Berlin  
**030 / 31 90 00 - 0**; Fax 030 / 31 90 00 - 24  
[www.degussa.de](http://www.degussa.de)

**Ufop Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.**

Haus der Land- u. Ernährungswirtschaft  
 Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin  
**030 / 31 90 42 02**; Fax 0228 / 31 90 44 85  
[www.ufop.de](http://www.ufop.de)

