

**Handlungsempfehlungen der deutschen Biokraftstoffbranche  
für die neue Bundesregierung  
zur Förderung der Biokraftstoffmärkte in Deutschland**

Berlin, 30.11.2009



## ***Handlungsempfehlungen der deutschen Biokraftstoffbranche für die neue Bundesregierung zur Förderung der Biokraftstoffmärkte in Deutschland***

Nach dem deutlichen Verlust des Marktanteils von Biokraftstoffen im Verkehrssektor von 7,1% in 2007 auf 5,9% in 2008 und dem nahezu völligen Zusammenbruch des biogenen Reinkraftstoffmarktes in 2009 hat die neue von CDU, CSU und FDP getragene Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag eine Wiederbelebung des Biokraftstoffmarktes mit einer gesetzlichen Regelung schon zum 01. Januar 2010 versprochen. Im Entwurf des Wachstumsbeschleunigungsgesetzes wurde daher ein Festsetzen des aktuellen Steuersatzes auf B100 und Pflanzenölkraftstoff für die nächsten 3 Jahre beschlossen. Auch wenn dieser Schritt als wichtiges Signal von der Biokraftstoffbranche anerkannt wird, gilt zu befürchten, dass diese Maßnahme wirkungslos bleiben und nicht in der Lage sein wird, das Ziel einer Wiederbelebung des Biokraftstoffmarktes zu erreichen. Diese Feststellung bestätigt bereits der Biokraftstoffbericht (Drucksache 16/13900), der bisher noch nicht in den zuständigen Ausschüssen des Bundestages diskutiert wurde, wenngleich das Biokraftstoffquotengesetz vorsieht, dass Änderungen in der Besteuerung auf Basis dieses Berichtes diskutiert und beschlossen werden müssen.

Mit diesem Maßnahmenkatalog der im Bundesverband BioEnergie e.V. (BBE) organisierten Verbände der deutschen Biokraftstoffbranchen werden der Bundesregierung somit Handlungsoptionen an die Hand gegeben, die Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe deutlich und nachhaltig zu verbessern und so zu der vereinbarten Wiederbelebung des Marktes beizutragen.

Die im BBE organisierten Verbände empfehlen der Bundesregierung somit insbesondere

- 1. die Energiesteuer auf B100 und Pflanzenölkraftstoff auf maximal 10 Cent/Liter – vorbehaltlich einer Über- und Unterkompensationsprüfung – für die nächsten drei Jahre zu reduzieren, statt den heutigen Steuersatz von rund 18 Cent/Liter für die nächsten 3 Jahre festzusetzen,**
- 2. die Gesamtbiokraftstoffquote bis 2020 auf mindestens 10% (energetisch) zu erhöhen; dieser Mindestwert muss auch im Rahmen einer Treibhausgasquote eingehalten werden, und**
- 3. die Umsetzungsfrist der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung dringend zu verschieben.**

Darüber hinaus besteht weiterer Handlungsdruck, um die Wirtschaftlichkeit von Biokraftstoffen in Deutschland zu sichern bzw. zu verbessern, Hemmnisse und politische Barrieren abzubauen und Wettbewerbsnachteile sowohl im internationalen Vergleich, als auch zu fossilen Kraftstoffen zu beseitigen:

#### Reinkraftstoffmarkt:

- ⇒ Erweiterung der vollen Steuerbegünstigung für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff auf weitere Sektoren (staatliche Forstbetriebe, ÖPNV etc.)
- ⇒ Ermäßigung der Mautgebühr für Speditionsunternehmen, die nachweislich Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff einsetzen

#### Beimischungsmarkt:

- ⇒ Wiederzulassung von gesondert kennzeichnungspflichtigen Kraftstoffen mit höheren Biokraftstoff-Beimischungsanteilen im Rahmen der 10. BImSchV (B10, E10, B20 etc.)
- ⇒ Begrenzung der Co-Hydrierung zur Erfüllung der Biokraftstoffquote auf 3%
- ⇒ Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Biomethan-Einspeisung, zum Beispiel durch die Einführung eines Biogas-Einspeisegesetzes
- ⇒ Gleichbehandlung von Biomethan und fossilem Erdgas im Energiesteuergesetz
- ⇒ Herstellung von Planungssicherheit für Biokraftstoffe in einem volatilen Markt

#### Nachhaltigkeitsnachweis

- ⇒ Umsetzungsfrist der Biokraft-NachV verschieben, bis praktikable Lösungen für die Biokraftstoffbranche gefunden und getestet worden sind
- ⇒ 1:1-Umsetzung der Vorgaben der EU-Richtlinie 2009/28/EG und entsprechende Korrektur darüber hinaus gehender Anforderungen
- ⇒ zeitgleiche Umsetzung der EU-Richtlinie 2009/28/EG in allen Mitgliedsstaaten zur Verringerung von Marktstörungen
- ⇒ Einheitliche und faire Treibhausgasbilanzierung sicherstellen
- ⇒ Schaffung eines Fachbeirates bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)

#### Forschung und Entwicklung

- ⇒ Steigerung der öffentlichen Haushaltsmittel für Forschung und Entwicklung im Biokraftstoffsektor zur Absicherung markteingeführter Biokraftstoffe (Biodiesel, Bioethanol, Pflanzenölkraftstoff) vor dem Hintergrund steigender motortechnischer Anforderungen, zur Mobilisierung zusätzlicher Rohstoffquellen und zur Erschließung neuer Absatzmärkte für den Technologieexport
- ⇒ Förderung aller Biokraftstofftechnologien zur Erschließung von Weiterentwicklungs- und Optimierungspotenzialen, auch bei heute bereits verfügbaren Biokraftstoffen

- ⇒ Wiederaufnahme des Dialogs zwischen Biokraftstoffbranche und Politik zur Weiterentwicklung der „Roadmap Biokraftstoffe“. Die markteingeführten und zukünftigen Biokraftstoffe bedürfen einer mit der Biokraftstoffwirtschaft abgestimmten vorausschauenden F&E-Strategie

#### Internationale Märkte

- ⇒ Zeitnahe Umsetzung der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien (2009/28/EG)
- ⇒ Anpassung des deutschen Biomassebegriffs an EU-Regelungen
- ⇒ Einleitung von Abwehrmaßnahmen gegen unfairen Handel
- ⇒ Gewährung von Vorrang für zertifizierte Biokraftstoffen gemäß EU-Richtlinie 2009/28/EG

#### **Anlage 1: Begründung**

#### **Anlage 2: Ansprechpartner**

## **Anlage 1: Begründung**

### **Reinkraftstoffmarkt**

#### **⇒ Senkung der Steuerlast für Reinkraftstoffe im Energiesteuergesetz auf maximal 10 Cent/Liter**

Der Absatz von Biodiesel, Pflanzenöl und Bioethanol als Reinkraftstoff wird im Energiesteuergesetz über eine steuerliche Begünstigung zur Deckung der Produktionsmehrkosten im Vergleich zum fossilen Pendant gefördert. § 50 Absatz 6 EnergieStG beinhaltet daher eine Berichtspflicht an den Deutschen Bundestag über die Markt- und Preisentwicklung von Biokraftstoffen, um eine mögliche Überkompensation (Steuerentlastung übersteigt die Mehrkosten) oder Unterkompensation (Produktionsmehrkosten der Biokraftstoffe können nicht über den aktuellen Steuerentlastungssatz ausgeglichen werden) dieser Mehrkosten festzustellen und die Steuerentlastung ggf. anzupassen.

Der aktuelle Biokraftstoffbericht der Bundesregierung von 01. September 2009 weist zwar für den Zeitraum Januar 2008 bis Juni 2009 eine deutliche Unterkompensation für Biodiesel je nach Anlagentyp in Großanlagen zwischen 9,49 und 10,43 Cent/Liter und in Kleinanlagen zwischen 23,5 und 27,49 Cent/Liter aus, sieht jedoch keinen Handlungsbedarf zur Absenkung des Steuersatzes, da lediglich geprüft wurde, ob im Betrachtungszeitraum eine Überförderung stattfand oder nicht. Dennoch sind B100-Kraftstoffe im Vergleich zu fossilem Diesel mit dem derzeitigen Steuersatz in Höhe von 18,29 Cent/Liter nicht mehr wettbewerbsfähig.

***Eine Absenkung des Steuersatzes für Biodiesel und Pflanzenöl auf maximal 10 Cent/Liter ist daher dringend notwendig, um ein Überleben des biogenen Reinkraftstoffmarktes sicher zu stellen.***

Der Vorschlag des Entwurfs eines Wachstumsbeschleunigungsgesetzes, den Energiesteuersatz auf B100 und Pflanzenölkraftstoff für 3 Jahre auf dem heutigen Niveau festzusetzen, wird zwar als Signal der Bundesregierung, dass der ökonomische Druck der Biokraftstoffbranche in der Politik wahrgenommen wurde, von den Biokraftstoffproduzenten begrüßt. Jedoch befindet sich der Reinkraftstoffmarkt bereits bei dem heutigen Steuersatz vor dem wirtschaftlichen Aus, so dass auch ein Fixieren dieser Rahmenbedingungen nichts an der wirtschaftlichen Situation der Branche ändert. Der BBE geht davon aus, dass sich der Absatz von B100 unter den derzeitigen Rahmenbedingungen weiter von 1,8 Mio. t in 2007 und 1,1 Mio. t. in 2008 auf nur noch 0,2 Mio. t in 2009 reduzieren wird. Analog stellt sich die Absatzentwicklung für Pflanzenölkraftstoff dar. Die mehr als 500 dezentral betriebenen Anlagen in Deutschland haben keinen Zugang zum Beimischungsmarkt. Eine „Wiederbelebung des Biokraftstoffmarktes“ wie im Koalitionsvertrag angestrebt wird so nicht gelingen.

Um den Biokraftstoffmarkt, der durch die Einführung steigender Steuersätze unter Druck geraten ist, wiederzubeleben, ist die Rücknahme dieser Besteuerung – sprich, die Reduzierung des derzeitigen Steuersatzes auf maximal 10 Cent/Liter – unabdingbar. Die erforderliche Steuerbegünstigung gilt für die nächsten 3 Jahre, vorbehaltlich einer Über- und

Unterkompensationsprüfung. Vorrangiges Ziel ist es, die Wiederbelebung der Reinkraftstoffvermarktung, ohne Neuinvestitionen auszulösen.

⇒ **Erweiterung der Steuerbegünstigung für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff auf weitere Sektoren**

Der Einsatz von Biodiesel und Pflanzenöl ist im Landwirtschaftssektor zu 100% steuerbegünstigt, unter anderen um weitere Umweltvorteile in der landwirtschaftlichen Produktion durch den Einsatz von Biokraftstoffen anzureizen. Da jedoch auch in anderen ökologisch sensiblen Gebieten wie z.B. im forstwirtschaftlichen Bereich ein Einsatz biogener und damit umweltfreundlicher Kraftstoffe zu befürworten ist, aber auch hier die Kosten der Motorenanpassung an die Eigenschaften von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff einer tieferen Durchdringung der Biokraftstoffe entgegen stehen, sollte die 100%-ige Steuerentlastung für die Landwirtschaft auch auf staatliche Forstbetriebe ausgeweitet werden. Ebenso sollte im Kontext einer nachhaltigen Mobilität der Einsatz von Biokraftstoffen im öffentlichen Personennahverkehr und im schienengebundenen Verkehr in eine Erweiterung der Steuerbegünstigung einbezogen werden.

⇒ **Ermäßigung der Mautgebühr für Speditionsunternehmen, die nachweislich Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff einsetzen**

Speditionsunternehmen zählten vor der Erhöhung der Steuerbelastung für Biodiesel und Pflanzenöl zu deren Hauptabnehmern am Markt und haben hohe Investitionen zur Anpassung der Fahrzeugflotten an die Nutzung der Biokraftstoffe getätigt, um wachsende Wettbewerbsnachteile im europäischen Vergleich durch Kostenvorteile beim Kraftstoff zu kompensieren. Mit den seit 2007 steigenden Steuersätzen auf B100 und Pflanzenölkraftstoff ist dieser Preisvorteil jedoch nicht mehr gegeben, so dass die Fuhrunternehmer wieder gezwungen sind, ihre Fahrzeugflotten auf Grund der dort niedrigeren Kraftstoffpreisen im Ausland zu betanken, mit entsprechenden Steuerausfällen auf bundesdeutscher Seite.

Um den Speditionsunternehmen als einem der wesentlichen Nachfrager nach biogenen Reinkraftstoffen wieder einen Anreiz zur Nutzung von B100 und Pflanzenölkraftstoff zu geben, sollten diese eine Ermäßigung bei der Mautgebühr erhalten, wenn sie nachweislich B100 und Pflanzenölkraftstoff einsetzen.

## **Beimischungsmarkt**

### **⇒ Schrittweise Anhebung der Biokraftstoffgesamtquote auf 10% -energetisch - bis 2020**

Die Kürzung der Biokraftstoffgesamtquote von 8 auf 6,25% in 2015 im Rahmen des „Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen“ muss rückgängig gemacht und zudem wieder auf eine schrittweise Anhebung der Unterquoten gesetzt werden. Ebenfalls muss der EU-Mindestwert von 10 % energetisch bis 2020 umgesetzt werden.

Mit dem im Koalitionsvertrag der Bundesregierung gefassten Beschluss zur Markteinführung von Benzin mit 10% (Vol.) Bioethanol und der Möglichkeit, nach Ausschöpfen der technischen Beimischungsobergrenzen im Rahmen der Kraftstoffnormen die Biokraftstoffquote auch über Quotenzukauf (Vermarktung von B100 oder E85 mit entsprechender Nachversteuerung) zu erfüllen, ist die Entscheidungsgrundlage zur Kürzung der Biokraftstoffgesamtquote von 8 auf 6,25% in 2015 hinfällig geworden.

Auch haben sich Sorgen um Nutzungskonkurrenzen um den Rohstoff mit dem Nahrungsmittelmarkt bzw. um den Einfluss einer erhöhten Biokraftstoffproduktion auf die Nahrungsmittelpreise mit Blick auf die globale Agrarmarktentwicklung der letzten Monate als gegenstandslos erwiesen; ein kausaler Zusammenhang ist bei steigender Biokraftstofferzeugung und sinkenden Rohstoffpreisen ausgeschlossen.

Mit der Verabschiedung und Umsetzung der Biomasse-Nachhaltigkeitsverordnung „Biokraftstoffe“ (Biokraft-NachV) und mit der Verknüpfung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen auf die Biokraftstoffgesamtquote an den Nachweis der Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien der Biokraft-NachV wird zudem die nachhaltige Produktion der Biokraftstoffe zur Quotenerfüllung sichergestellt. Somit können auch umwelt- und klimapolitische Bedenken nicht mehr als Begründung zur Minderung der Beimischungsziele herangezogen werden.

### **⇒ Wiedezulassung von Kraftstoffen mit höherem Biokraftstoff-Beimischungsanteil im Rahmen der 10. BImSchV**

Es muss wieder die Möglichkeit geschaffen werden, besonders gekennzeichnete Mischkraftstoffe (B10, E10 im PKW-Bereich, B20/B30 im Nutzfahr-Bereich) freiwillig anzubieten. Höhere Beimischungen können ohne technische Probleme im Nutzfahrzeugsektor Anwendung finden und dort im großen Stil zur Reduzierung der Emissionen beitragen. Daher ist die neue Regierung aufgefordert, gemäß ihrem Beschluss im Koalitionsvertrag kurzfristig die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz (10. BImSchV) zu ändern.

### **⇒ Co-Hydrierung zur Erfüllung der Biokraftstoffquote auf 3% begrenzen**

Der Bundesverband BioEnergie e.V. (BBE) steht grundsätzlich zu der Festlegung in der Roadmap Biokraftstoffe vom 21.11.07, wonach bei einer Verwendung von 7% (vol.) Biodiesel zusätzlich 3% (vol.) co-hydrierter Pflanzenöle (Co-HVO) eingesetzt werden können, gibt jedoch zu bedenken,

dass die technische Möglichkeit der Co-Hydrierung nur bei den großen Mineralölgesellschaften gegeben ist. Somit stärkt die Anrechnung von Co-HVO auf die Biokraftstoffquote die bereits vorhandene Oligopolstellung der wenigen Großkonzerne im Kraftstoffmarkt, während die mittelständisch geprägte Biokraftstoffindustrie und die heimische Landwirtschaft nicht von der Anrechnung der Co-Hydrierung profitieren.

Der Großteil der Rohstoffe für die Biodiesel- und Bioethanolerzeugung wird von deutschen Bauern erzeugt und von der heimischen Industrie weiterverarbeitet. Hingegen wird als Rohstoff für Co-HVO aus technischen und wirtschaftlichen Gründen vor allem Palmöl eingesetzt werden (geringerer Wasserstoffverbrauch bei der Hydrierung aufgrund der gesättigten Fettsäuren und geringerer Preis als Rapsöl).

Mit der durch diese Verordnung geschaffenen Möglichkeit der Mitverarbeitung von pflanzlichen Ölen in der Raffinerie in Höhe von 3% wird allein in Deutschland ein Mengenbedarf von etwa 900.000 Tonnen Pflanzenöl ausgelöst. Es ist davon auszugehen, dass auch andere Mitgliedsstaaten diesem Beispiel folgen werden. Bei einem Gesamtdieselbedarf von etwa 200 Mio. Tonnen in der Europäischen Union entsprechen 3 % etwa 6 Mio. Tonnen Rohstoffbedarf. Es ist davon auszugehen, dass hiermit einhergehend vorrangig Palmöl und nicht heimische Biomasse nachgefragt wird.

Die Bundesregierung ist daher gefordert, die Verwendung von Palmölimporten für die Produktion von Biokraftstoffen im Hinblick auf die Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien gemäß Erneuerbare-Energien-Richtlinie genauestens zu prüfen. Sie muss deshalb darauf hinwirken, dass auch heimische Pflanzenöle zur Mitverarbeitung in den Raffinerien eingesetzt werden.

Auch gibt der BBE zu bedenken, dass die Produktion von Co-HVO nach Aussagen von Anlagenbauern und -betreibern deutlich teurer ist als die Herstellung von Biodiesel, so dass mit einer Preissteigerung beim fertigen Kraftstoff zu rechnen ist. Die Beimischung von Co-HVO hebt somit das allgemeine Preisniveau (insbesondere das Verbraucherpreisniveau) und führt zu Mehrkosten für die Wirtschaft. Dies betrifft ebenfalls die Zukaufsmöglichkeit von HVO die in so genannten „stand-alone“ Anlagen nach dem verfahrenstechnischen Prinzip der Firma NesteOil hergestellt werden. Das Unternehmen errichtet derzeit Anlagen u.a., in Finnland, Niederlanden, aber auch in Singapur. Problematisch ist die Tatsache, dass Spezifikationen dieses Kraftstoffs als Voraussetzung auf die Quotenverpflichtung nicht bekannt sind und analog zu den anderen Biokraftstoffen in der Durchführungsverordnung aufzunehmen sind. Ebenso offen ist die Frage der Analytik für den Nachweis des Biomasseanteils in HVO unabhängig vom technischen Verfahren zu deren Gewinnung.

Weiterhin hat die weitgehende mittelständisch geprägte Biodieselindustrie im Vertrauen auf die Verlässlichkeit der politischen Rahmenbedingungen rund 5 Mio. Tonnen Jahreskapazität bereits heute bereitgestellt. Diese Kapazität sollte zunächst durch entsprechende Maßnahmen wie zum Beispiel die Wiederbelebung des B100-Marktes genutzt werden, bevor neue Investitionen in die Co-Hydrierung angeschoben werden.

Ganz entschieden fordert der BBE von der Bundesregierung, sich an die mit der Biokraftstoff- und Mineralölwirtschaft getroffenen Vereinbarungen der „Roadmap Biokraftstoffe“ zu halten und die Möglichkeit der Mitverarbeitung von pflanzlichen Ölen in der Raffinerie nicht nur zunächst auf 3% zu begrenzen und noch vor Erreichen der 3%-Beimischungsobergrenze eine Ausweitung der Quote zu prüfen, sondern auch hier im Sinne der heimischen mittelständischen Betriebe verlässliche und gleichberechtigte Rahmenbedingungen zu schaffen.

#### ⇒ **Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Biomethan-Einspeisung, zum Beispiel durch die Einführung eines Biogas-Einspeisegesetzes**

Der Einsatz von Biogas im Verkehrssektor ist auch als Beimischung zu fossilem Erdgas im Energiesteuergesetz steuerentlastet. Dessen Nutzung hängt jedoch maßgeblich von den technischen Möglichkeiten und wirtschaftlichen Konditionen der Einspeisung des aufbereiteten Biogases – sog. Biomethan – in die Erdgasnetze zur Durchleitung zu den Tankstellen ab. Die bisherigen Regelungen zur Öffnung des Gasnetzes haben jedoch nicht dazu beigetragen, die Strukturen auf dem Gasmarkt, der von wenigen Netzbetreibern und Versorgern geprägt wird, zu Gunsten einer verstärkten Biomethaneinspeisung zu optimieren.

Die Pläne der Bundesregierung sehen vor, bis 2020 sechs Milliarden Kubikmeter Biomethan pro Jahr in das Erdgasnetz einzuspeisen. Jedoch erfordert die Entscheidung, die hohen Investitionen in Anlagen zur Produktion, Aufbereitung und Einspeisung von Biomethan in das Erdgasnetz zu tätigen, eine verlässliche Planungsgrundlage und Investitionssicherheit, welche die schwankenden Kraftstoffpreise am Markt jedoch nicht liefern. Aufgrund dieser mangelnden Investitionssicherheit wurden somit Ende 2008 erst 0,7 Prozent des Zieles erreicht. Von den derzeit vorhandenen ca. 850 Erdgas-Tankstellen nutzen nur ca. 12% anteilig auch Biomethan. Daher sollen die positiven Erfahrungen des EEG hinsichtlich garantierter Netzeinspeisung und –durchleitung sowie einer kostendeckenden Vergütung der Biomethanaufbereitung auf den Gasmarkt in Form eines Gaseinspeisegesetzes übertragen werden.

#### ⇒ **Gleichbehandlung von Biomethan und fossilem Erdgas im Energiesteuergesetz**

Unverständlich bleibt aus Sicht des BBE, warum die Steuerbegünstigung für Biomethan nur bis 2015 gewährt wird, während Erdgas als fossiler Marktkonkurrent bis 2018 steuervergünstigt bleibt. Somit wird die paradoxe Situation geschaffen, fossile CO<sub>2</sub>-Emissionen von Erdgas im Straßenverkehr gegenüber dem klimaneutralen Biokraftstoff steuerlich zu begünstigen. Die Ungleichbehandlung von fossilem Erdgas und Biomethan in der Steuerbegünstigung wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit von Biomethan im direkten Wettbewerb aus und steht dem Ziel der Bundesregierung entgegen, bis zum Jahr 2020 mindestens 6 Mrd. Kubikmeter Erdgas durch Biomethan zu ersetzen. Auch hinsichtlich der Akzeptanz und Marktdurchdringung von gasförmigen Kraftstoffen im Straßenverkehr wird es dem Verbraucher „an der Zapfsäule“ nicht vermittelbar sein, warum für den klimafreundlichen Alternativkraftstoff eine Steuer erhoben wird und sich somit der Preis von gasförmigem Kraftstoff erhöht, für fossiles Erdgas jedoch nicht.

#### ⇒ **Herstellung von Planungssicherheit für Biokraftstoffe in einem volatilen Markt**

Stabile und verlässliche Rahmenbedingungen sind für die notwendige Investitionssicherheit bei Biokraftstoffanlagen unerlässlich. Sowohl schwankende Rohöl-, als auch Agrarrohstoffpreise belasten die Wirtschaftlichkeit der Biokraftstoffproduktion und sollen über Steuerbegünstigungen im Energiesteuergesetz bzw. Beimischungsverpflichtungen im Biokraftstoffquotengesetz kompensiert werden.

Diese Planungssicherheit ist mit dem Wechsel der Förderstrategie ab 2015 nicht mehr gegeben. Ab 2015 werden Biokraftstoffe nur noch im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie basierend auf ihrem THG-Einsparpotenzial gefördert. Dabei bleibt die Frage offen, in wie fern noch nicht markteingeführte Biokraftstoffe wie z.B. BtL-Kraftstoffe oder Biomethan dadurch ausreichend Planungssicherheit und Anreize erhalten, die insbesondere in der Markteinführungsphase hohen Investitionskosten auch tatsächlich zu tätigen.

### **Nachweis der Nachhaltigkeit**

#### ⇒ **Verschiebung der Umsetzungsfrist der Biokraft-NachV, um voreilige und unpraktikable Umsetzung zu vermeiden**

Mit Inkrafttreten der Biokraft-NachV und der sich daraus ergebenden Verpflichtung, bereits ab Juli 2010 einen Nachhaltigkeitsnachweis für die Biokraftstoffproduktion vorzuweisen, nimmt Deutschland weltweit zwar eine Vorreiterrolle ein, jedoch ist zu befürchten, dass die Biokraftstoffbranche aufgrund des Zeitverzugs in der Abstimmung der konkreten Vorgaben zwischen den zuständigen Ressorts nicht in der Lage sein wird, die Anforderungen fristgerecht erfüllen zu können. Bedenkenswert ist zudem die Tatsache, dass Deutschland hier trotzdem bereits die Geschwindigkeit in der EU vorgibt, hingegen ein Großteil der Mitgliedsstaaten noch keine Aktivitäten für die nationale Umsetzung erkennen lassen. Marktstörungen sind also absehbar. Die nationale Umsetzung im Alleingang würde Importe von Rohstoffen mit der Zweckbestimmung Biokraftstoffherstellung bzw. Biokraftstoffimporte aus anderen Mitgliedsstaaten blockieren.

Die Umsetzung der Biokraft-NachV setzt voraus, dass zeitnah international anerkannte Zertifizierungssysteme geschaffen und in verwaltungsrechtliche Strukturen eingebettet werden, die gemäß Biokraft-NachV der Wirtschaft einen erheblichen Dokumentations- und Verwaltungsaufwand abfordern. Es ist jedoch zu befürchten, dass aufgrund der gegebenen Eilbedürftigkeit zur Implementierung der Nachhaltigkeitsverordnung die verwaltungstechnischen Voraussetzungen national wie international nicht rechtzeitig geschaffen sein werden, somit erhebliche handwerkliche Fehler nicht auszuschließen sind und dadurch erhebliche Anlastungsrisiken für die betroffene Wirtschaft drohen. Zudem fehlen bis heute die von der EU-Kommission angekündigten guidelines, um die nationale Umsetzung zu vereinheitlichen. Offensichtlich ist die EU-Kommission hier selbst bedingt durch den Zeitdruck überfordert in dieser Frist die erforderlichen Anforderungen zu erlassen.

***Die Fristen der vorliegenden Verordnung sind angesichts der mangelnden Klärung der praktischen Umsetzung so nicht umsetzbar und deshalb dringend zu verschieben. Dringend geboten ist die Schaffung eines Fachbeirates bei der BLE***

Viele zwingende Voraussetzungen zur Einhaltung der Anforderungen zum Stichtag Juli 2010 sind nicht gegeben:

- A) So fehlt es nicht nur nach wie vor an qualifizierten und ausreichenden Zertifizierungssystemen und -unternehmen, um die erforderlichen Biokraftstoffmengen zeitnah zu zertifizieren, sondern grundsätzlich überhaupt an Richtlinien, wie solche Zertifizierungssysteme und -unternehmen etabliert und akkreditiert werden können. Auch ist die Funktionsfähigkeit der elektronischen Datenübermittlung und -verwaltung nicht im Rahmen einer Pilotphase zunächst geprüft worden, sondern die betroffenen Unternehmen müssen sogleich als „Versuchskaninchen“ mit möglicherweise ungewissem, aber teuer sanktioniertem Ausgang dienen. Grundsätzlich muss für die weitere Abstimmung der administrativen Umsetzung schnellstmöglich ein Fachbeirat bei der BLE eingerichtet werden. Die Arbeit der BLE darf nicht durch weitere zeitraubende Abstimmungsprozesse zwischen BMU und BMELV verzögert werden. Zudem gilt zu befürchten, dass das Vorhandensein von nur einem oder wenigen Zertifizierungssystemen oder -unternehmen in Verbindung mit dem Handlungsdruck der Biokraftstoffbranche zu monopolartigen Strukturen führen wird mit entsprechenden Kosten für den erforderlichen Nachhaltigkeitsnachweis.
- B) Aus Sicht der Biomasseproduzenten fehlen eindeutige Konkretisierungen und Vorgaben, wie die Anforderungen der Biokraft-NachV (wie z.B. „Maßnahmen zum Schutze von Boden, Wasser und Luft“ oder das Verbot des Biomasseanbaus auf „Grünland mit großer biologischer Vielfalt“ etc.) verlässlich eingehalten werden können, so dass keine Planungssicherheit besteht, dass die Ernte 2010 auch tatsächlich den geforderten Ansprüchen genügen wird. Die Entscheidung darüber, welche Biomasse wie auf welcher Fläche angebaut wird, ist bereits gefallen, die Aussaat für die Ernte 2010 ist bereits erfolgt. Um bereits ab Juli 2010 zertifizierte Biokraftstoffe auf dem Markt anbieten zu können, muss die Biomasse aufgrund der langen Liefer- und Verarbeitungskette bereits spätestens im Mai geerntet sein. Aus demselben Grund wurde in der Biokraft-NachV für die Ernte 2009 bereits Bestandsschutz gewährt. Jedoch ist nicht erkennbar, dass sich die Situation für die Ernte 2010 verbessert hätte, da noch immer klare Handlungsanweisungen fehlen.
- C) Nicht nur aus Sicht der Biomasseproduzenten ist diese Situation nicht akzeptabel. Auch die Biokraftstoffproduzenten müssen bereits heute die Konformität der von ihnen erzeugten Biokraftstoffe mit der Biokraft-NachV auch für das zweite Halbjahr 2010 garantieren können, als dass z.B. die Biokraftstoffmengen zur Belieferung der Mineralölkonzerne zur Beimischung gemäß dem Biokraftstoff-Quotengesetz bereits heute ausgeschrieben werden. Die Biokraftstoffproduzenten können jedoch keine Lieferverträge mit Landwirten oder dem Landhandel abschließen, wenn diese trotz bestem Wissen und Gewissen nicht garantieren können, ob ihre Biomasse den Anforderungen der Biokraft-NachV entsprechen wird.

- D) Unklarheit besteht auch weiterhin bezüglich des Massenbilanzsystems, welches die Biokraftstoffindustrie zum lückenlosen Nachweis der Biomasseherkunft umsetzen muss. Mit der Forderung, den Stoffstrom der Biomasse auch für betriebsinterne Prozesse zu bilanzieren, geht die Biokraft-NachV klar über die geforderten EU-Vorgaben hinaus. Die Produktion von Biokraftstoffen ist jedoch ein hochkomplexer Prozess mit zahlreichen Zwischenschritten und Zwischenprodukten, so dass die Vorgaben der Biokraft-NachV de facto ein sehr zeit- und kostenaufwändiges Verfahren bedeuten und im Ergebnis in einem physischen Massenbilanzsystem münden anstelle des in der Richtlinie 2009/28/EG vorgesehenen rein administrativen Systems. Eine Klarstellung des geforderten Ausmaßes der Bilanzierungspflicht im Rahmen der Biokraft-NachV hat nicht stattgefunden.

Jedoch muss auch sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung der Anforderungen der EU-Richtlinie 2009/28/EG an das Massenbilanzsystem in den verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten nicht unterschiedliche Verfahren und Systeme zu Lasten des Wettbewerbs und der Transparenz etabliert werden. Hierzu wird die EU-Kommission aber erst zu einem späteren Zeitpunkt klare Anweisungen veröffentlichen, so dass vorzeitige, nationale Interpretationen und Alleingänge – allein schon aus Wettbewerbsgründen – zu vermeiden sind.

- E) Auch liegen eindeutige Definitionen und Konkretisierungen von weiteren zentralen Begrifflichkeiten und Anforderungen innerhalb der EU-Richtlinie 2009/28/EG (wie zum Beispiel eine einheitliche Methodik zur Berechnung des Treibhausgas-Einsparpotenzials der Biokraftstoffe) derzeit noch gar nicht vor (s.o.), sondern werden erst zu einem späteren Zeitpunkt von der EU Kommission veröffentlicht. Dadurch ist zu befürchten, dass nach der Veröffentlichung dieser so genannten „Guidelines“ der EU-Kommission die Biokraft-NachV in Deutschland schon wieder angepasst werden muss mit erneuten Unsicherheiten für Biomasseerzeuger und Biokraftstoffproduzenten.

Eine eigene, nationale Interpretation der EU-Vorgaben ist ohne entsprechende Rechtssicherheit für die Biokraftstoffbranche nicht hinnehmbar. Auch gilt es, verschiedene Auslegungen und Umsetzungen der EU-Vorgaben in den 27 Mitgliedsstaaten der EU zu vermeiden und stattdessen auf europaweit harmonisierte Verfahren und Auslegungen zu warten.

- F) Während die Biokraftstoffproduzenten in Deutschland bereits ab Juli 2010 einen Nachweis für die Nachhaltigkeit der Biokraftstoffe erbringen müssen, nutzen die verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten den Zeitraum für die Umsetzung der EU-Vorgaben in nationales Recht voll aus. Hieraus ergeben sich durch die höheren Kosten für den Nachhaltigkeitsnachweis in Deutschland deutliche Nachteile für die deutschen Biokraftstoffproduzenten im europäischen Wettbewerb.

Wirtschaftsteilnehmern muss es grundsätzlich ermöglicht werden, gesetzliche Vorgaben auch umsetzen zu können. Dies ist unter den gegebenen Umständen mit der Umsetzung der Biokraft-NachV jedoch nicht gegeben, so dass der BBE dringend für eine Verschiebung der Umsetzungsfrist plädiert, bis die Vorgaben mit entsprechender Rechtssicherheit von der Biokraftstoffbranche umgesetzt werden können.

#### ⇒ **Vorgaben der EU-Richtlinie 2009/28/EG und Nachhaltigkeitsanforderungen 1:1 umsetzen**

Die Anforderungen aus der europäischen Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (2009/28/EG) bilden die verbindlichen Vorgaben zur Umsetzung in nationales Recht in allen EU-Mitgliedsstaaten. Davon abweichende, insbesondere verschärfende Bestimmungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen und weiteren für die Biokraftstoffbranche nicht vertretbaren Bürden und müssen umgehend korrigiert werden.

In diesem Zusammenhang fordert der BBE bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsanforderungen im Rahmen der Biokraft-NachV die Streichung der 20-Meter Georeferenz für Rohstoffe, die volle Ausschöpfung der Übergangszeiträume bis Dezember 2010, eine Vereinfachung der Dokumentations- und Kontrollvorschriften sowie eine Erleichterungen bei der Zertifizierung für dezentrale Anlagen. Die Umsetzung der Biokraft-NachV muss allem voran für die Biokraftstoffindustrie praktikabel umsetzbar sein.

#### ⇒ **Einheitliche und faire Treibhausgasbilanzierung sicherstellen**

Sowohl für die Anerkennung eines Biokraftstoffes als nachhaltig produzierter Energieträger, als auch für die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Biokraftstoffe und die Ausrichtung der zukünftigen Förderpolitik der Bundesregierung kommt der Treibhausgasbilanz eines Biokraftstoffes eine zentrale Rolle zu. Diese hängt jedoch bei jeder einzelnen Biokraftstoff-Produktionsstätte entscheidend von dem Anlagenkonzept und den Rahmenbedingungen vor Ort ab, so dass die Übernahme der pauschalen (disaggregierten) Standardwerte des Anhangs V der EU-Richtlinie 2009/28/EG für die Unternehmen wenig zielführend ist, sondern „anlagenscharfe“, detaillierte Einzelberechnungen durchgeführt werden, um Vorteile durch das eigene Treibhausgaseinsparpotential erschließen und dokumentieren zu können.

Trotz ihrer großen Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit einzelner Biokraftstoffe fehlen nach wie vor EU-weit einheitliche Methoden zur Berechnung anlagenscharfer Treibhausgasbilanzen. Die Ergebnisse einer THG-Bilanzierung können dabei je nach gewählter Methode jedoch sehr variieren. Um so wichtiger betrachtet es der BBE, dass, bevor im bundesdeutschen Alleingang neue Methoden zur THG-Bilanzierung im Rahmen der Biokraft-NachV eingeführt werden, die harmonisierten und verbindlichen Vorgaben der EU-Kommission, welche in naher Zukunft veröffentlicht werden sollen, abgewartet und entsprechend die Umsetzungsfrist der Biokraft-NachV verschoben werden.

Besonders betroffen ist die Rohstoffproduktion. Hier müssen bspw. im Rapsanbau erhebliche Anstrengungen zur Erfüllung der Anforderung der THG-Einsparung von mindestens 50% ab 2017 realisiert werden. Im Mittelpunkt muss bei der THG-Bilanzberechnung der Rapsanbau als Teil eines Fruchtfolgeglieds in der Berechnung betrachtet werden.

In diesem Zusammenhang möchte der BBE auch auf methodische Schwächen bei der THG-Bilanzierung mit disaggregierten Werten der Anlage V der EU-Richtlinie 2009/28/EG hinweisen. Hier sind für einzelne Prozessschritte bei der Biokraftstoffproduktion jeweils Standardwerte

vorgegeben, die modulartig kombiniert und um eigene, anlagenscharfe Werte ergänzt werden sollen. Diese Teilstandardwerte sind jedoch keine Bruttowerte, sondern basieren bereits auf Allokationen, die eine Kombination von Teilstandardwerten mit eigenen, anlagenscharfen Werten nicht zulassen.

Letztlich appelliert der BBE an die Politik, nicht nur für Biokraftstoffe einen dezidierten Nachhaltigkeitsnachweis einzufordern, sondern – nicht zuletzt auch aus Wettbewerbsgründen, aber auch aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes als eigentliche Triebkraft des nun eingeforderten Nachhaltigkeitsnachweises – auch fossile Kraftstoffe mit den gleichen Maßstäben zu bewerten.

Es ist bekannt, dass mit zunehmender Verknappung leicht zugänglicher Erdölquellen sowohl der Aufwand als auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen von erdölbasierten Kraftstoffen steigen. So stehen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Beispiel durch Kohleverflüssigung im Fischer-Tropsch-Verfahren in keinem Verhältnis zu dem Wert, der als Komparator für Biokraftstoffe in der Biokraft-NachV als Berechnungsgrundlage für das THG-Einsparpotenzial von Biokraftstoffen angegeben ist. Jedoch wird in der Biokraft-NachV resp. der EU-Richtlinie 2009/28/EG als Referenzwert lediglich ein Durchschnittswert aller fossilen Kraftstoffe angegeben, statt, wie es für die Biokraftstoffe verlangt wird, für jeden Produktionsweg eine eigene THG-Bilanz zu ermitteln. Der Herkunftsnachweis entsprechender fossiler Kraftstoffe über das auch für die Biokraftstoffe verpflichtende Massenbilanzsystem kann den im Vergleich zum Biokraftstoffmarkt überschaubaren Akteuren am globalen Mineralölmarkt ebenfalls zugemutet werden.

Auch sind mit der Förderung von fossilem Erdöl zum Beispiel aus Ölschiefern oder Teersanden direkte und indirekte Landnutzungsänderungen verbunden, werden Regenwälder gerodet und die Umwelt durch Leckagen bei Förderung und Transport belastet sowie soziale Spannungen und Vertreibungen in Fördergebieten, insbesondere in Entwicklungs- und Schwellenländern, beobachtet.

Ein fairer Vergleich von Biokraftstoffen mit fossilen Kraftstoffen an Hand der gleichen Maßstäbe und Bemessungsgrundlagen wird nicht nur das Spektrum und die Wettbewerbsfähigkeit verfügbarer Biokraftstoffe deutlich erhöhen, sondern auch bei der Erdöl- und Erdgasförderung THG-Optimierungspotenziale erschließen und somit Umwelt- und Klimaschutzeffekte auslösen.

## **Forschung und Entwicklung**

### **⇒ Deutliche Steigerung der öffentlichen Haushaltsmittel für Forschung und Entwicklung**

Die Produktion der bereits heute verfügbaren Biokraftstoffe wie Biodiesel, Pflanzenölkraftstoff und Bioethanol bietet entlang der gesamten Wertschöpfungskette nach wie vor Optimierungspotenziale und kann gemäß den steigenden motortechnischen und umweltpolitischen Anforderungen an die Biokraftstoffe kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dies bedarf jedoch einer verlässlichen Mittelfriststrategie und Anstrengungen im Bereich Forschung und Entwicklung, für die entsprechend Mittel verfügbar sein müssen. Dies ist jedoch nicht der Fall.

⇒ **Förderung aller Biokraftstofftechnologien zur Erschließung von Weiterentwicklungs- und Optimierungspotenzialen, auch bei heute bereits verfügbaren Biokraftstoffe,**

Die finanzielle Förderung der F&E-Aktivitäten muss sich in Höhe und Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Biokraftstoffe orientieren. Der Biomasseaktionsplan für die energetische Nutzung von Biomasse der letzten Bundesregierung muss an dieser Stelle nachgebessert werden. Der Plan selbst lässt keine mit der betroffenen Wirtschaft ausreichend abgestimmten Strategie erkennen. Zur Erfüllung der Zielvorgaben sowohl auf europäischer als auch bundesdeutscher Ebene werden auch zukünftig die heute bereits markteingeführten Biokraftstoffe eine zentrale Rolle spielen, doch müssen diese sich hierfür u.a. in ihrer Qualitätsentwicklung an den Erfordernissen der Motortechnik orientieren.

Die Förderung einer anwendungsnahen und im vorwettbewerblichen Bereich angesiedelten F&E-Ausrichtung ist eine wichtige Grundlage für die Existenzsicherung der mittelständisch strukturierten Biokraftstoffindustrie. Hierzu gehört auch die verstärkte Förderung der Prüfung von Fruchtfolgesystemen und deren THG-Bewertung. Insbesondere die Bundesländer selbst sind hier zudem gefordert die entsprechenden F&E-Kapazitäten über die zuständigen Länderdienststellen bereitzustellen. Diese Herausforderung wird im Rahmen der weiteren Umsetzung der EU-RICHTLINIE 2009/28/EG und der hiermit einhergehenden Festlegung der so genannten NUTS II-Gebiete offensichtlich. Eine vorausschauende strategische Abstimmung zwischen Bund und Länder sowie der betroffenen Wirtschaft ist dringend notwendig.

⇒ **Wiederaufnahme des Dialogs zwischen Biokraftstoffbranche und Politik zur Weiterentwicklung der „Roadmap Biokraftstoffe“**

International erfolgt die Markteinführung von Biokraftstoffen überwiegend in Form der Beimischung. Im Rahmen der „Roadmap Biokraftstoffe“ werden die aktuellen marktnahen Anforderungen diskutiert und abgestimmt, ohne zukünftige Optionen alternativer Kraftstoffe zu vernachlässigen. Von den Ergebnissen dieses Abstimmungsprozesses gehen auch international wichtige Signale für die Verwendung von Biokraftstoffen als Beimischungskomponenten in fossilen Kraftstoff aus. Die Wiederaufnahme des Dialogs würde auch eine europäische Harmonisierung der Markteinführung von Kraftstoffblends unterstützen.

## **Internationale Märkte**

### ⇒ **Zeitnahe Umsetzung der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien (2009/28/EG)**

Die Anforderungen aus der europäischen Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED) müssen entsprechend der Vorgaben umgesetzt werden. So muss zum Beispiel die Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe 1:1 umgesetzt und nach Veröffentlichung der zugehörigen Guidelines angepasst werden. Bestimmungen, die über die in der RED gemachten Forderungen hinausgehen, sind aus Wettbewerbsgründen abzulehnen. Die Umsetzung der Verordnung muss für die Industrie praxisgerecht gestaltet werden.

### ⇒ **Anpassung des deutschen Biomassebegriffs an EU-Regelungen**

Durch unterschiedliche Definitionen des Biomassebegriffs in Deutschland und der EU werden große Biomassepotenziale in Deutschland nicht erschlossen. So muss beispielsweise die Verwendung tierischer Fette zur Herstellung von Biokraftstoffen in Deutschland wieder möglich sein. Dies entspricht dem Biomassebegriff aus der Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED) und der Zielsetzung der EU, verstärkt Reststoffe für die Bioenergieerzeugung einzusetzen.

Durch unterschiedliche Definitionen des Biomassebegriffs in Deutschland und der EU ergeben sich auch Wettbewerbsnachteile für deutsche Biokraftstoffproduzenten, wenn ihnen in Deutschland der Zugriff auf kostengünstigere biogene Rest- und Abfallstoffe verwehrt wird, die in anderen EU-Mitgliedsstaaten jedoch als zulässige Biomasse definiert sind und somit genutzt werden dürfen.

### ⇒ **Abwehrmaßnahmen gegen unfairen Handel**

Importierte Biokraftstoffe, die aufgrund von direkten oder indirekten Subventionen im Herkunftsland bei der Verwendung in Deutschland eine Doppelförderung (zum Beispiel sog. B99, B19 etc.) erhalten würden, müssen identifiziert und von der Anrechnung auf die Biokraftstoffquote und der Steuerbegünstigung ausgenommen werden. Weiterhin zeigen sich bereits Praktiken zur Umgehung der EU-Abwehrmaßnahmen im Markt. Diese müssen überprüft und unterbunden werden.

### ⇒ **Vorrang für zertifizierte Biokraftstoffe gemäß EU-Richtlinie 2009/28/EG**

Biokraftstoffe in Europa werden unter hohen agrar- und umweltpolitischen Vorgaben produziert, die eine entsprechende Nachhaltigkeit des Biomasseanbaus und der Weiterverarbeitung zu Biokraftstoffen sicherstellen. Mit dem Inkrafttreten der Biomasse-Nachhaltigkeitsverordnung „Biokraftstoffe“ (Biokraft-NachV ) in Deutschland, welche die Vorgaben der EU-Richtlinie 2009/28/EG umsetzt, nimmt Deutschland weltweit sogar eine Vorreiterrolle für den Nachweis der Nachhaltigkeit der Biokraftstoffproduktion in Deutschland ein.

Die politisch gewünschte Sicherstellung einer nachhaltigen Biokraftstoffproduktion durch Umsetzung der Vorgaben der NachV-Biokr ist jedoch mit einem hohen verwaltungstechnischen Aufwand für die Biokraftstoffindustrie verbunden, der sich in deutlichen Mehrkosten niederschlägt. Dies wirkt sich letztlich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit zu denjenigen Biokraftstoffen aus, die keine vergleichbaren Nachhaltigkeitsstandards erfüllen brauchen, so dass heimische Biokraftstoffe Vorrang genießen sollten, solange nicht gleiche Nachhaltigkeitsstandards für importierte und europäische Biokraftstoffe gewährleistet sind.

## Anlage 2: Ansprechpartner:



Bundesverband BioEnergie e.V. (BBE)  
Thomas Siegmund  
Godesberger Allee 142-148  
53175 Bonn

Tel.: 0228.81 00 2-22  
Fax: 0228.81 00 2-58  
info@bioenergie.de  
www.bioenergie.de



Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft  
Dietrich Klein  
Rheinhardtstr. 18  
10117 Berlin

Tel.: 030.301 29 53-0  
Fax: 030. 301 29 53-10  
mail@bdbe.de  
www.bdbe.de



Bundesverband Dezentraler Öhlmühlen  
Günter Hell  
Hofgut Harschberg  
66606 St. Wendel

Tel.: 06851.802 48 82  
Fax: 06851.802 99 72  
info@bdoel.de  
www.bdoel.de



Deutscher Bauernverband e.V. (DBV)  
Udo Hemmerling  
Claire-Waldoff-Str. 7  
10117 Berlin

Tel.: 030.31 904-  
Fax: 030.31 904-  
u.hemmerling@bauernverband.net  
www..bauernverband.de



Fachverband Biogas e.V. (FvB)  
Manuel Maciejczyk  
Angerbrunnenstr. 12  
85356 Freising

Tel.: 08161.98 46-60  
Fax: 08161.98 46-70  
info@biogas.org  
www.biogas.org



Verband der Ölsaaten verarbeitenden Industrie in Deutschland  
Petra Sprick  
Am Weidendamm 1a  
10117 Berlin

Tel.: 030. 72 62 59 00  
Fax: 030. 72 62 59 99  
info@ovid-verband.de  
www.ovid-verband.de



Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.  
Dr. Norbert Heim  
Claire-Waldoff-Str. 7  
10117 Berlin

Tel.: 030.31 904-202  
Fax: 030.31 904-485  
info@ufop.de  
www.ufop.de



Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.  
Elmar Baumann  
Am Weidendamm 1a  
10117 Berlin

Tel.: 030.72 62 59-11  
Fax: 030.72 62 59-19  
baumann@biokraftstoffverband.de  
www.biokraftstoffverband.de