



Zukunft tanken. Weiter geht's.

Jubiläumsbroschüre zum 10-jährigen Bestehen des
Verbands der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.



Zukunft tanken. Weiter geht's.

Inhaltsverzeichnis

3	Vorwort
4	Aus der Bundesregierung: Meinungen zur deutschen Biokraftstoffindustrie
6	Der Verband: Effektive Interessenvertretung
8	Themen: Debatten in Politik und Öffentlichkeit
12	Rahmenbedingungen: Entscheidungen und Ereignisse
14	Aktivitäten: Schlaglichter aus 10 Jahren Verbandsarbeit
16	Ausblick: Die Zukunft der Biokraftstoffindustrie in Deutschland
18	Die Mitglieder des VDB
22	Daten und Fakten

Impressum:

Herausgeber: Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V., VDB
Redaktion, Koordination: Frank Brühning
Konzept/Gestaltung: Blumerry, Berlin
Redaktionsschluss: August 2011



Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

als deutsche Hersteller von Biodiesel und Bioethanol haben wir uns im Jahr 2001 im Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) zusammengeschlossen, damit unsere Interessen auf bundespolitischer Ebene vertreten werden. In dieser Broschüre berichten wir über wichtige Weichenstellungen der vergangenen zehn Jahre, die Verbandsarbeit und die Themen, die für die deutschen Biokraftstoffproduzenten von entscheidender Bedeutung sind.

Biokraftstoffe sind auf eine kluge und verlässliche politische Unterstützung angewiesen. Vor über zehn Jahren begann die deutsche Politik, Biokraftstoffe zu fördern – mit großem Erfolg: Rund 41 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen konnten seitdem durch den Einsatz von Biodiesel und Bioethanol im Verkehrsbereich vermieden werden. Das entspricht etwa der Menge Emissionen, die zwei Millionen dieselbetriebene Pkw im selben Zeitraum ausgestoßen haben.

Biodiesel und Bioethanol wurden erfolgreich als Alternativen zu fossilen Kraftstoffen im Mobilitätsbereich entwickelt. Die politische Unterstützung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen hat sich aus vielen Gründen gelohnt: Die Gewinnung von fossilem Benzin und Diesel wird zukünftig immer schwieriger. Biokraftstoffe leisten einen Beitrag dazu, die Kraftstoffe aus Tiefseeölböhrungen, Ölsand und Ölschiefer zu ersetzen und die Importabhängigkeit der Energieversorgung im deutschen Verkehrssektor zu verringern. In der Folge wird auch die Einfuhr von Erdöl aus Ländern mit problematischen Herrschaftssystemen sinken.

Darüber hinaus ist durch Biokraftstoffe das Ende von Flächenstilllegungen und subventionierten Agrarexporten eingeläutet worden: Die Praxis, deutschen Landwirten Geld dafür zu geben, dass sie ihre Felder nicht bewirtschaften, wurde politisch beendet. Ebenso konnten die Überschussexporte reduziert werden, mit denen in Entwicklungsländern die örtliche Landwirtschaft geschädigt wurde.

Durch die Nachfrage heimischer Biokraftstoffproduzenten hat die deutsche Landwirtschaft einen wichtigen Abnehmer für

ihre Produkte hinzugewonnen und erzielt eine zusätzliche Wertschöpfung. In der Biokraftstoffindustrie, im Anlagenbau und bei Zulieferern wurden viele qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen: Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit beziffert die Zahl der direkten Arbeitsplätze im Biokraftstoffsektor auf 23.100.

Klar ist: Je weniger einfach zu förderndes fossiles Erdöl vorhanden ist, desto bedeutender werden nachhaltige Biokraftstoffe für unsere Mobilität. Biodiesel und Bioethanol werden gemeinsam mit einer effizienteren Motoren- und Fahrzeugtechnik, einem verringerten und besser gesteuerten Verkehrsaufkommen sowie neuen Antriebstechniken zu einem klimaverträglicheren Verkehrssektor beitragen. Dabei werden Biokraftstoffe in den kommenden zehn Jahren mangels anderer marktreifer und wettbewerbsfähiger Alternativen eine herausragende Rolle einnehmen. Deshalb:

Zukunft tanken. Weiter geht's.

Detlef Evers, Präsident des VDB

Aus der Bundesregierung: Meinungen zur deutschen Biokraftstoffindustrie



Quelle: BMELV/ Bildschön

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem „Energiekonzept 2050“ hat die Bundesregierung die Voraussetzungen für den Einstieg ins Zeitalter der erneuerbaren Energien geschaffen. Das Konzept sieht vor, dass bis 2050 die Hälfte unseres Energiebedarfs von regenerativen Energiequellen stammt. Zugleich muss die deutsche Energieversorgung sicher, sauber und bezahlbar bleiben. Das ist eine gewaltige Aufgabe, die eine gemeinsame Anstrengung von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik erfordert.

Der Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie ist seit nunmehr 10 Jahren treibende Kraft in der Nutzung nachwachsender und umweltfreundlicher Kraftstoffe. 2010 machte der Anteil an Biokraftstoffen 6,25 Prozent aus. Ein Erfolg, der auch der guten Koordination und dem Engagement des Verbandes zu verdanken ist. Die Produktion von Biokraftstoffen ist nicht nur für das Klima gut, sondern sie fördert auch das Wirtschaftspotential in den ländlichen Räumen und schafft grüne, zukunftsträchtige Arbeitsplätze. Ich bin mir sicher, dass der Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie weiter ein so verlässlicher Partner auf dem Weg zu einer erfolgreichen Energiewende bleibt.

Ihre

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ilse Aigner'.

Ilse Aigner

Bundesministerin für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Biokraftstoffe sind aus dem Energiemix Deutschlands nicht mehr wegzudenken. So werden nicht nur wertvolle Ressourcen geschont, sondern auch die Importabhängigkeit Deutschlands im Kraftstoffbereich gemindert. Vielfach sind in diesem Bereich zudem wichtige regionale Wirtschaftskreisläufe im ländlichen Raum mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen in mittelständischen Unternehmen entstanden. Klar ist: Der Anbau von Nahrungsmittelpflanzen in der Landwirtschaft wird immer Vorrang haben. Dennoch gibt es weiteres Potenzial für Biokraftstofftechnologien. Entscheidend ist vor allem die Akzeptanz beim Kunden. Mit nachhaltigen Produktionsmethoden und innovativen Technologien haben sich die deutschen Anbieter hier bereits vielfach als Vorreiter positioniert. Dem Verband der Biokraftstoffindustrie und seinen Mitgliedsunternehmen wünsche ich auf diesem Weg auch in Zukunft viel Erfolg.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Philipp Rösler'.

Dr. Philipp Rösler

Bundesminister für Wirtschaft und Technologie



Liebe Leserinnen und Leser,

Biomasse wird eine tragende Säule unseres zukünftigen Energieversorgungssystems sein. Vor allem Biokraftstoffe leisten einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, reduzieren aber auch unsere Abhängigkeit vom immer knapper und teurer werdenden Erdöl. Nachhaltigkeit und Effizienz sind entscheidende Kriterien für die Zukunft von Biokraftstoffen. Um sie zu gewährleisten, hat die Bundesregierung eine Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe erlassen. Danach müssen sie im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen mindestens 35 Prozent an Treibhausgasen einsparen. Außerdem dürfen zum Anbau der Pflanzen für die Biokraftstoffherstellung keine Flächen mit hohem Kohlenstoffgehalt oder mit hoher biologischer Vielfalt genutzt werden. Wichtig ist zudem, dass die Nahrungsmittelproduktion Vorrang hat. Die Bundesregierung setzt sich überdies auf europäischer Ebene dafür ein, dass wirksame Maßnahmen zur Berücksichtigung und zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen getroffen werden.

Es geht jetzt darum, die Menschen von den Vorteilen der Biokraftstoffe zu überzeugen und die Nutzung der Biokraftstoffe weiter voranzutreiben. Ich gratuliere dem Verband der Biokraftstoffindustrie zum zehnjährigen Jubiläum und freue mich, auch zukünftig mit ihm und seinen Mitgliedern an diesen Herausforderungen zu arbeiten.
Es grüßt Sie herzlich

Ihr



Dr. Norbert Röttgen

Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

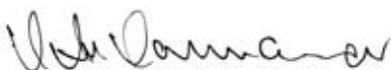


Quelle: BMWS/ Fotograf Frank Ossenbrink

Biokraftstoffe spielen in der „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ der Bundesregierung eine wichtige Rolle. Ziel des in diesem Jahr gestarteten Dialogprozesses zu den verschiedenen Energieoptionen und Technologien ist es, die unterschiedlichen Akteure an einen Tisch zu bringen und aussichtsreiche Alternativen weiter voranzutreiben. Die Zielrichtung ist klar: Wir müssen unabhängiger werden von klassischen Kraftstoffen. Nur so können wir die Mobilität von Menschen und Gütern langfristig sichern und unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Deshalb müssen die herkömmlichen Antriebe noch effizienter werden. Gleichzeitig kümmern wir uns um innovative Antriebsarten wie die Elektromobilität und um alternative Kraftstoffe – übrigens nicht nur zu Lande, sondern auch im Luftverkehr.

Die „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ fügt sich ein in den von der Bundesregierung in diesem Jahr beschlossenen beschleunigten Umstieg auf erneuerbare Energien. Dabei braucht die Politik engagierte

Partner in Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft – wie den Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie. Ich gratuliere zum 10-jährigen Jubiläum und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.



Dr. Peter Ramsauer MdB

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Verband: Effektive Interessenvertretung

Blicken wir kurz zurück: Zur Jahrtausendwende begann die Biodieselproduktion in Deutschland stark anzusteigen. Begünstigt durch die Steuerbefreiung, nahm der Absatz des Reinkraftstoffs B100 stetig zu, und auch die Mineralölindustrie fing an, Biodiesel – noch ohne Quotenverpflichtung – beizumischen. Diese ersten Erfolge und die bemerkenswerte Dynamik der Entwicklung ermutigten zur Gründung eines eigenen Verbandes der Biodieselproduzenten als wirtschaftliche und politische Interessenvertretung.

Die zehn Gründungsmitglieder des VDB

BIO-Diesel Wittenberge GmbH

Campa-Biodiesel GmbH & Co. KG

LPV Landwirtschaftliche Produkte Verarbeitungen GmbH

Mitteldeutsche Umesterungswerke GmbH & Co. KG

NEW Natural Energy West GmbH

Oelmühle Hamburg AG

Oelmühle Leer Connemann GmbH & Co. KG

Petrotec GmbH

Rheinische Bio-Ester GmbH & Co. KG

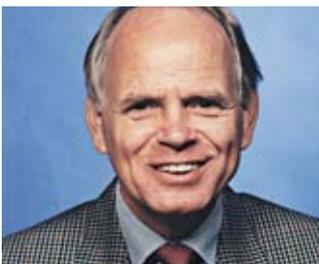
TME Thüringer Methylesterwerke GmbH & Co. KG

Im Jahr 2001 wurde der Verband Deutscher Biodieselersteller e.V. (VDB) mit Sitz in Berlin gegründet. Von Beginn an bestand eine enge Verbindung mit den Lieferanten des Rohstoffs Pflanzenöl, die sich in der Bürogemeinschaft mit dem Verband Deutscher Oelmühlen e.V. (VDOe) widerspiegelt. Seit dem Jahr 2005 vertritt der VDB auch die Interessen zweier Bioethanolproduzenten und heißt seither Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB).

Der Verband hat seinen Sitz im Berliner Regierungsviertel und ist eng mit anderen Verbänden der Wertschöpfungskette sowie der Erneuerbaren Energien verbunden. Er befindet sich in ständigem Austausch mit Politik, Verwaltung und Medien. Mit Nichtregierungsorganisationen wird ein kritischer Dialog gepflegt. Technische Fragen zu Kraftstoffqualität und -anwendung bearbeitet die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM), mit der der VDB eng zusammenarbeitet.

Zu den Mitgliedern zählen 22 Produzenten, von denen 20 Biodiesel herstellen und zwei Bioethanol produzieren. Damit sind etwa 70 Prozent der deutschen Biodieselkapazitäten und rund

Die Präsidenten des VDB



Arnd von Wissel
(2001 bis 2008)



Dr. Kurt Stoffel
(2008 bis 2009)



Claus Sauter
(2009 bis 2011)



Detlef Evers
(seit 2011)

Der VDB ist in den folgenden Gremien und Dachverbänden aktiv:



(Vorstand, Beirat)



(Vorstand,
AG Mobilität (Sprecher),
AG Europa, AG Wärme)



(Mitglied)



(Mitglied)



(Mitglied)



(Gesellschafter,
Fachbeirat)

30 Prozent der deutschen Bioethanolkapazitäten im Verband organisiert – mit Produktionskapazitäten von rund 3,4 Millionen Tonnen Biokraftstoff. Zusätzlich hat der Verband mit der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (Ufop), der Evonik AG und dem Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID) drei außerordentliche Mitglieder.

Die Verbandsgeschichte ist wechselvoll: Vor nur vier Jahren waren noch 32 Unternehmen Mitglied im VDB. Aufgrund der steigenden Besteuerung von reinem Biodiesel (B100) brach jedoch dieses wichtige Marktsegment zusammen. Auch die Beimischung von Biodiesel zu herkömmlichem Diesel konnte den Verlust nicht kompensieren, so dass der Absatz von Biodiesel insgesamt zurückging. Insolvenzen waren die Folge. Obwohl schwierige politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen das Umfeld der noch jungen Branche kennzeichnen und damit wichtige Investitionen und Innovationen erschwert werden, ist die Zukunftsperspektive günstig, denn das Entwicklungs- und Marktpotential nachhaltiger produzierter Biokraftstoffe ist groß.



(außerordentliches Mitglied)



(Mitglied und Vorsitz
im Technical Committee)



(Technischer Ausschuss)



(Fachbeirat
Nachhaltige Bioenergie)



(Fachkommission Biokraftstoffe
und Nachwachsende Rohstoffe,
Fachkommission Ökonomie
und Markt)

Die Geschäftsführer des VDB



Petra Sprick
(2001 bis 2008)



Johannes Lackmann
(2008 bis 2009)



Elmar Baumann
(seit 2009)

Themen: Debatten in Politik und Öffentlichkeit

Biokraftstoffe sind wesentlicher Bestandteil der Klimastrategie der Bundesregierung und der Europäischen Union. Gemäß der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie muss der Anteil regenerativer Energien im Mobilitätsbereich bis zum Jahr 2020 bei zehn Prozent liegen – Biokraftstoffe werden hierzu einen erheblichen Beitrag liefern. Hingegen ist schon heute absehbar, dass andere alternative Kraftstoffe und Antriebe wie etwa die Elektromobilität bis dahin keinen nennenswerten Marktanteil haben werden.



Wie auch andere Erneuerbare Energien mussten Biodiesel und Bioethanol ihren Platz im Energiemix gegen bereits viele Jahre etablierte Marktteilnehmer erobern und behaupten. So dürfte die Mineralölindustrie kritisch beobachtet haben, dass Biodiesel im Jahr 2007 einen Anteil von rund zwölf Prozent am deutschen Dieselmotor erreicht – dem mit etwa 30 Millionen Tonnen Absatz pro Jahr größten Dieselmotormarkt in der Europäischen Union.

Aber nicht nur die direkten Mitbewerber, auch andere Wirtschaftsbeteiligte, die auf die gleichen Rohstoffe zugreifen und darum Nutzungs- und Preiskonkurrenzen befürchten, gehören neben Nichtregierungsorganisationen zu den Kritikern von Biokraftstoffen: Biodiesel und Bioethanol stehen im Zentrum einer negativ geprägten Diskussion. Viele der Vorwürfe, die Biokraftstoffen gemacht werden, richten sich im Kern gegen völlig andere Problemstellungen wie zum Beispiel die Intensivierung der Landwirtschaft, die Produktion von Palmöl oder gegen Bioenergie im Allgemeinen – in der Öffentlichkeit werden jedoch Biodiesel und Bioethanol zum Sündenbock gemacht.

Nachhaltigkeit

Das Biokraftstoffquotengesetz sah ursprünglich vor, dass der Anteil von Biokraftstoffen am gesamten Kraftstoffmarkt bis zum Jahr 2015 auf acht Prozent steigen sollte. Diese so genannte Gesamtquote reduzierte die Bundesregierung im Jahr 2009 auf 6,25 Prozent. Begründung: Die Biokraftstoffindustrie müsse zunächst nachweisen, dass sie Biodiesel und Bioethanol nachhaltig herstellt. Dies ist den deutschen Herstellern mittlerweile möglich: Dank der deutschen Nachhaltigkeitsverordnung, die ihre Wirkung weltweit entfaltet, können sie nachweisen, dass ihre Rohstoffe nachhaltig produziert wurden – unabhängig davon, ob sie aus Lateinamerika, Indonesien oder Mecklenburg-Vorpommern stammen.

Einer Debatte über die Nachhaltigkeit ihrer Rohstoffe und Produkte werden sich auch andere Nutzer von Biomasse künftig stellen müssen. Schließlich ist nicht nachvollziehbar, dass bei einem Landwirt die Nachhaltigkeit der Produktion überprüft wird,



wenn sein Mais zu Biokraftstoff verarbeitet wird, während sein Nachbar nicht mit einer Überprüfung rechnen muss, weil dessen Mais Biogas zur Verstromung liefert oder an die Lebensmittelindustrie verkauft wird. Für Biokraftstoffe bestehen hinsichtlich des Imports von Rohstoffen oder Endprodukten aus Indonesien oder Brasilien gesetzliche Nachhaltigkeitsregelungen. Hingegen gibt es für importierte Rohstoffe zur Nahrungs- und Futtermittelverwendung sowie zur stofflichen Nutzung bislang keine gesetzlichen Vorschriften.

Kurz gesagt: Biokraftstoffe nehmen eine weltweite Vorreiterrolle für die nachhaltige landwirtschaftliche Produktion ein. Alle anderen Nutzungsarten von Biomasse müssen folgen, zumal für sie ein Vielfaches der Rohstoffmengen verwendet wird.

Auch die Mineralölwirtschaft wird sich der Nachhaltigkeitsdiskussion stellen müssen: Für Mineralölprodukte, die über 93 Prozent des deutschen Kraftstoffmarktes ausmachen, gelten weder gesetzliche Vorgaben hinsichtlich maximaler Treibhausgasemissionen noch in Bezug auf die verbindliche Einhaltung elementarer Umweltstandards.

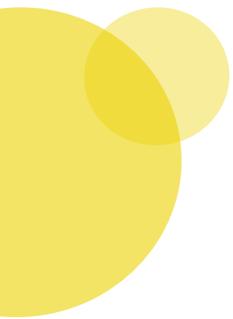
So werden beispielsweise im Zuge der Förderung von Erdöl aus Teersanden in Kanada großflächig boreale Nadelwälder abgeholzt. Während bei Biokraftstoffen über vermutete *indirekte* Landnutzungsänderungen diskutiert wird, sind solche offensichtlichen *direkten* Landnutzungsänderungen bislang kein Kriterium für die Nutzung fossiler Kraftstoffe.

Marktzugang

Die vorzeitige Rücknahme der Steuerbegünstigung für reinen Biodiesel (B100), die bereits 2007 erfolgte – anstatt wie vorgesehen 2009, führte zu einem massiven Absatzeinbruch und in der Folge zu vielen Insolvenzen deutscher Produzenten. Dies zeigt, welche massiven negativen Konsequenzen unerwartete Änderungen der Rahmenbedingungen bei der Markteinführung Erneuerbarer Energien haben können. Darüber hinaus wurde deutlich: Steuerbegünstigungen für alternative Kraftstoffe werden gestrichen, sobald sie – wie B100 – erfolgreich sind.

Das ist nicht im Sinne der Verbraucher, denn Biodiesel und Bioethanol werden unabhängig von den großen Mineralölunternehmen produziert, so dass auch im Kraftstoffsektor ein zusätzlicher Wettbewerb eingeführt wird. Der weitere Ausbau des Marktanteils von Biokraftstoffen bedarf daher gut abgestimmter, verlässlicher steuer- und ordnungspolitischer Rahmenbedingungen, um auf Dauer erfolgreich zu sein. Nur so sind die Klimaschutzziele von EU und Bundesregierung zu erreichen.

Das Biokraftstoffquotengesetz verpflichtet die Mineralölwirtschaft, jährlich einen bestimmten Anteil Biokraftstoffe zu vermarkten. Die so genannte Gesamtquote ist der Marktanteil, den alle Biokraftstoffe zusammen erreichen müssen. Dabei sieht das Biokraftstoffquotengesetz vor, dass die Gesamtquote durch Beimischung oder den Einsatz von Reinkraftstoffen erfüllt werden kann. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, fehlende Mengen zur Erfüllung der Quote durch die Anrechnung von Reinkraftstoff – im Wesentlichen B100 (reiner Biodiesel) – zu erbringen. Da bei diesem Verfahren, dem so genannten Quotenhandel, keine Steuerausfälle auftreten, kann ein gewisser B100-Absatz gefördert werden, ohne dass der Haushalt des Finanzministers belastet wird. Andererseits ist hiermit die Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Gesamtquote möglich, selbst wenn – wie bei der E10-Einführung – nicht ausreichend Biokraftstoff über die Beimischung verkauft werden kann.



Nachhaltigkeitsverordnung: Deutschland als Vorreiter

Als erster Mitgliedsstaat der EU hat Deutschland die Vorgaben der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie umgesetzt und verbindliche Nachhaltigkeitsregeln für Biokraftstoffe erfolgreich eingeführt. Die neue Verordnung gilt seit dem 1. Januar 2011 und hat zwei inhaltliche Schwerpunkte:

- Ab 2011 senkt jeder Liter Biokraftstoff die CO₂-Emissionen um mindestens 35 Prozent – in Relation zu fossilen Kraftstoffen. Betrachtet werden die Emissionen, die im gesamten Produktionsprozess von Biodiesel und Bioethanol auftreten: Sowohl Aussaat, Düngung, Ernte, Transporte als auch der technische Produktionsprozess selbst fließen in die Berechnung ein; die Summe wird mit einem Standardwert für fossilen Kraftstoff verglichen. Im Jahr 2017 steigt die Reduktionsvorgabe auf 50 Prozent, ab 2018 müssen Biokraftstoffe aus neuen Anlagen sogar 60 Prozent CO₂ einsparen. Eine Ausnahmeregelung gilt für Altanlagen: Sie genießen bis 2013 einen Bestandsschutz. Allerdings ist bereits heute absehbar, dass die Biokraftstoffproduzenten meist darauf verzichten, die Altanlagenregelung in Anspruch zu nehmen. Stattdessen haben viele Hersteller bereits begonnen, ihren Produktionsprozess zu optimieren und belegen dies mit einer verbesserten Treibhausgasbilanz ihres Biokraftstoffs.
- Besonders schützenswerte Flächen wie Gebiete mit hoher biologischer Vielfalt, Regenwälder oder Torfmoore sind vom Rohstoffanbau für Biokraftstoffe ausgeschlossen.

Unsere Mitgliedsunternehmen stehen seit etwa zwei Jahren vor der großen Herausforderung, die Verordnung in die Praxis umzusetzen. Kein leichtes Unterfangen: Die gesamte Lieferkette, beginnend vom Landwirt über den Landhandel bis hin zum Biokraftstoffproduzenten, muss eingebunden werden. Ziel ist schließlich, dass anhand eines weltweit gültigen Systems zurückverfolgt werden kann, woher die Rohstoffe stammen, aus denen der einzelne Hersteller seinen Biokraftstoff produziert. Obwohl noch eine Reihe von Detailfragen geklärt werden muss, haben die Biokraftstoffproduzenten dieses Ziel in einem enormen Kraftakt erreicht. Darauf dürfen wir zu Recht stolz sein.

Der VDB hat bereits frühzeitig Nachhaltigkeitsregeln gefordert und begleitet deren Ausgestaltung seit dem Jahr 2007. Der Verband vertritt seine Unternehmen in den zuständigen Gremien, so bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) und bei den in Deutschland zugelassenen Zertifizierungssystemen ISCC und REDcert. Der VDB lässt dort die praktischen Erfahrungen seiner Mitglieder einfließen und wirkt so an einer sicheren und praktikablen Umsetzung mit.

Tank oder Teller? Tank UND Teller!

Den Produzenten von Biodiesel und Bioethanol wird von Nichtregierungsorganisationen, aber auch von großen internationalen Institutionen vorgeworfen, für eine globale Fehlentwicklung verantwortlich zu sein. Der vereinfachte Slogan dazu lautet „Tank oder Teller“. Die dahinter stehende Behauptung: Da immer mehr Ackerflächen für Biokraftstoffe genutzt würden, könnten nicht mehr ausreichend Lebensmittel produziert werden – jeder Liter Biokraftstoff gehe also zu Lasten der Welternährung.

Was diese Kritiker verschweigen: Bisher werden Pflanzen zur energetischen Nutzung – d.h. auch für Biokraftstoffe – auf lediglich zwei Prozent der Weltagrarfläche angebaut. Berechnungen verschiedener Forschungsinstitute haben ergeben, dass weltweit ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, um den Rohstoffbedarf sowohl von Lebensmitteln als auch von Biokraftstoffproduzenten zu sichern. Voraussetzung ist, dass nationale und internationale Naturschutzgebiete respektiert und Nachhaltigkeitsstandards sowie bestehende Landnutzungsrechte eingehalten werden. Kommt es zu Engpässen, hat selbstverständlich die Nahrungsmittelherstellung vor der Energieproduktion Vorrang. Die Rohstoffe, die in Deutschland hauptsächlich für Biodiesel und Bioethanol eingesetzt werden, können im Falle einer globalen Knappheit ohne Verzug in den Ernährungssektor umgeleitet werden: Weizen, Roggen und Zuckerrüben sowie Rapsöl. Anders verhält es sich bei speziellen Energiepflanzen wie Kurzumtriebsholz oder Energiemaïs, die ausschließlich zur Wärme- und Stromerzeugung genutzt werden können.

Hervorgerufen wird Hunger aber nicht durch eine weltweite Knappheit, sondern durch eine ungerechte Verteilung von Nahrungsmitteln aufgrund von Armut und fehlender Kaufkraft in vielen Ländern. So hungern weltweit überproportional viele Kleinbauern, die angesichts niedriger Agrarpreise nicht von ihrem Einkommen leben können und nicht in der Lage sind, Saatgut und technische Hilfsmittel zu kaufen. Die Nachfrage nach Rohstoffen für Biokraftstoffe kann, zusammen mit moderat steigenden Preisen, eine Perspektive für die Landwirtschaft auch in Schwellen- und Entwicklungsländern bieten. Dagegen wäre ein

Verzicht auf Biokraftstoffe lediglich eine symbolische Ersatzhandlung, die an den Ursachen des Hungers nichts ändert.

Kurzum: Nachhaltig produzierte Biokraftstoffe sind ein unverzichtbarer Beitrag, um die Herausforderungen im Mobilitätssektor zu bewältigen. Biokraftstoffe hatten im Jahr 2007 bereits einen Anteil von über sieben Prozent (!) am deutschen Kraftstoffmarkt und können als einzige regenerative Energieform bis 2020 signifikant zum 10%-Erneuerbare-Energien-Ziel der Europäischen Union im Verkehrsbereich beitragen. Und: Auch alle anderen alternativen Kraftstoffe und Antriebe müssen entsprechende Nachhaltigkeitsregelungen hinsichtlich Treibhausgasbilanz und Rohstoffherkunft erarbeiten und einhalten.



Rahmenbedingungen: Entscheidungen und Ereignisse

2004/2005 ↑

Parteien formulieren hohe Zielvorgaben für Biodiesel und Bioethanol:
Zum Teil sollen sie über 20 Prozent des deutschen Kraftstoffmarktes ausmachen.

November 2005 ↑

Beschluss der Umweltministerkonferenz:
Länderminister bitten die Bundesregierung, sich bei der EU-Kommission nachdrücklich für eine verbindliche Festlegung von Mindestanteilen von Biokraftstoffen im Verkehrssektor in allen Mitgliedstaaten einzusetzen.

Koalitionsvertrag

CDU/CSU-SPD:

„Die Mineralölsteuerbefreiung wird ersetzt durch eine Beimischungspflicht“.

Mai 2003 ↑

Richtlinie 2003/30/EG:

Zielvorgabe: Die Mitgliedstaaten sollen sicherstellen, dass ein Mindestanteil an Biokraftstoffen von 5,75% bis 2010 auf ihren Märkten in Verkehr gebracht wird.

Oktober 2003 ↑

Richtlinie 2003/96/EG:

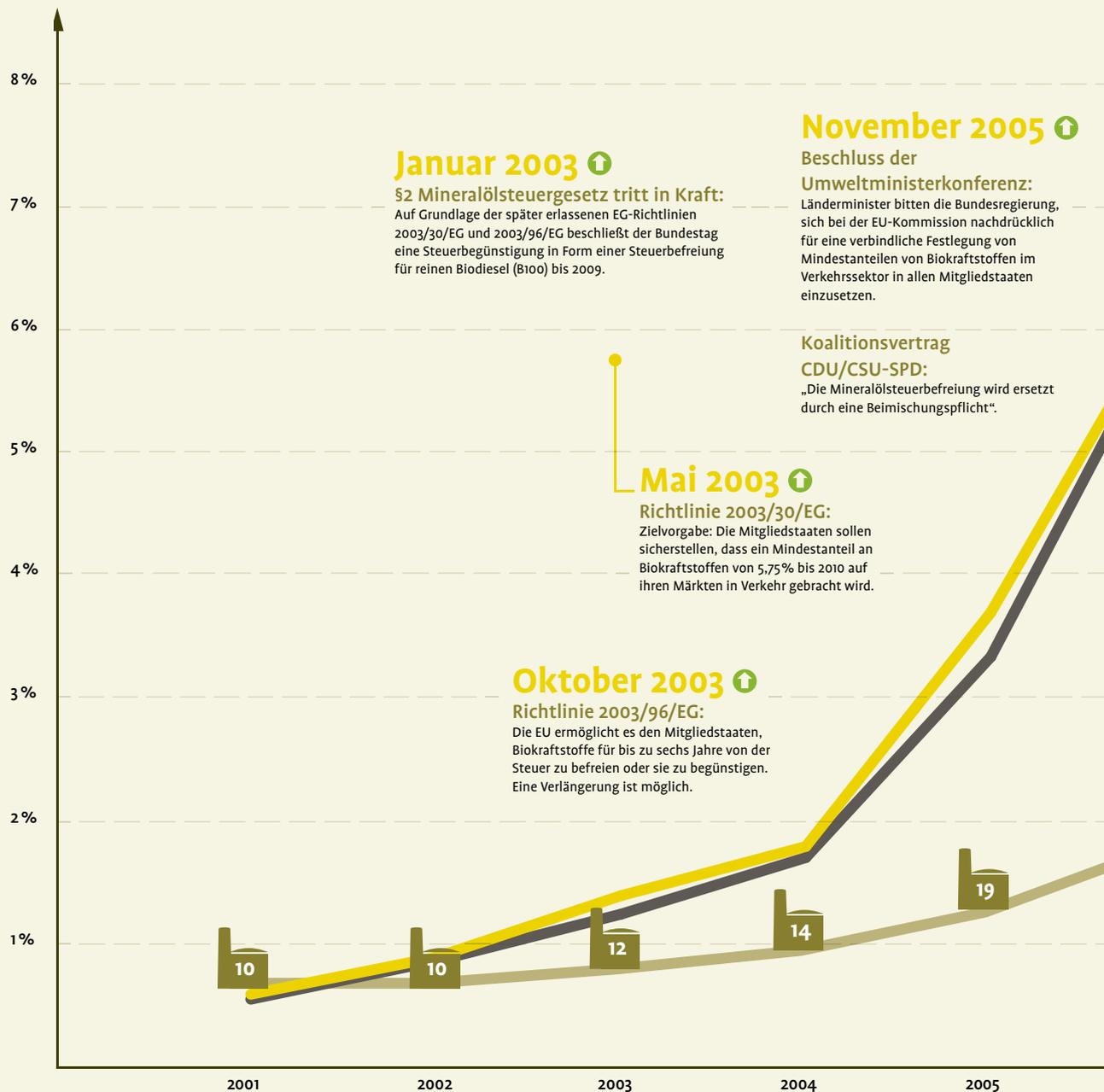
Die EU ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Biokraftstoffe für bis zu sechs Jahre von der Steuer zu befreien oder sie zu begünstigen. Eine Verlängerung ist möglich.

Januar 2003 ↑

§2 Mineralölsteuergesetz tritt in Kraft:

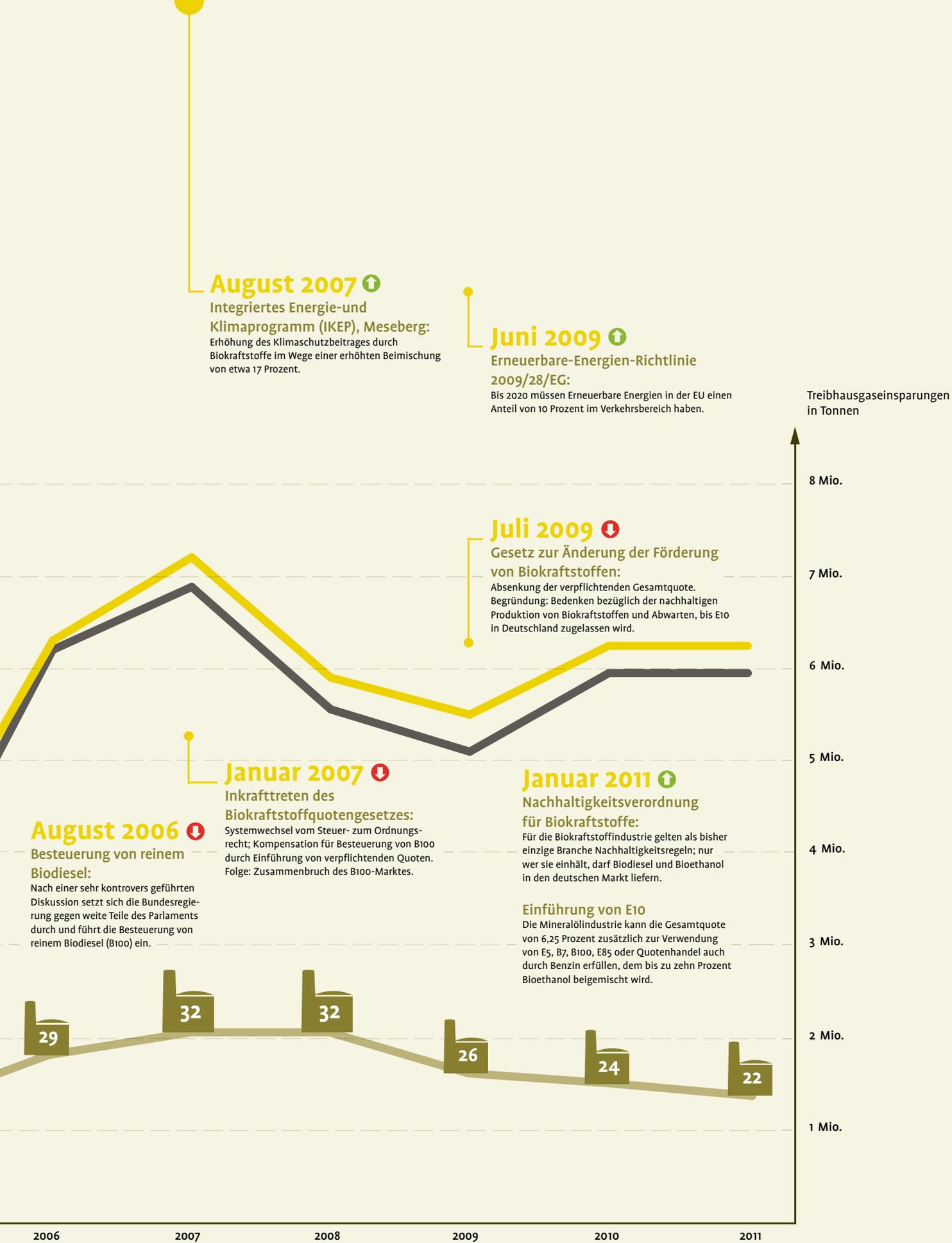
Auf Grundlage der später erlassenen EG-Richtlinien 2003/30/EG und 2003/96/EG beschließt der Bundestag eine Steuerbegünstigung in Form einer Steuerbefreiung für reinen Biodiesel (B100) bis 2009.

Marktanteil Biokraftstoffe
(energetisch)



Anteil Biokraftstoffe (Biodiesel, Pflanzenöl, Bioethanol) am deutschen Kraftstoffmarkt

Treibhausgaseinsparungen (Daten der AGEE-Stat (Arbeitsgruppe Erneuerbare Energien-Statistik) und des BMU, Rohstoffzusammensetzung: BMU, 2009)



August 2007 ↑

Integriertes Energie- und Klimaprogramm (IKEP), Meseberg:
Erhöhung des Klimaschutzbeitrages durch Biokraftstoffe im Wege einer erhöhten Beimischung von etwa 17 Prozent.

Juni 2009 ↑

Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EG:
Bis 2020 müssen Erneuerbare Energien in der EU einen Anteil von 10 Prozent im Verkehrsbereich haben.

Juli 2009 ↓

Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen:
Absenkung der verpflichtenden Gesamtquote. Begründung: Bedenken bezüglich der nachhaltigen Produktion von Biokraftstoffen und Abwarten, bis E10 in Deutschland zugelassen wird.

Januar 2007 ↓

Inkrafttreten des Biokraftstoffquotengesetzes:
Systemwechsel vom Steuer- zum Ordnungsrecht; Kompensation für Besteuerung von B100 durch Einführung von verpflichtenden Quoten. Folge: Zusammenbruch des B100-Marktes.

August 2006 ↓

Besteuerung von reinem Biodiesel:
Nach einer sehr kontrovers geführten Diskussion setzt sich die Bundesregierung gegen weite Teile des Parlaments durch und führt die Besteuerung von reinem Biodiesel (B100) ein.

Januar 2011 ↑

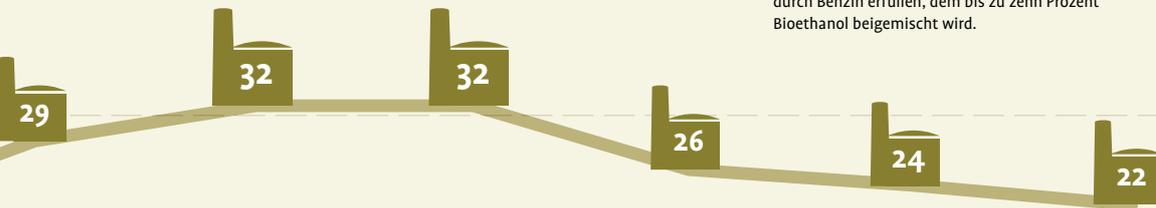
Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe:
Für die Biokraftstoffindustrie gelten als bisher einzige Branche Nachhaltigkeitsregeln; nur wer sie einhält, darf Biodiesel und Bioethanol in den deutschen Markt liefern.

Einführung von E10
Die Mineralölindustrie kann die Gesamtquote von 6,25 Prozent zusätzlich zur Verwendung von E5, B7, B100, E85 oder Quotenhandel auch durch Benzin erfüllen, dem bis zu zehn Prozent Bioethanol beigemischt wird.

2006 2007 2008 2009 2010 2011



Anzahl der Biokraftstoffproduzenten im VDB



Aktivitäten: Eindrücke aus 10 Jahren Verbandsarbeit

Aufgabe des VDB ist es, die Anliegen seiner Mitglieder gegenüber der Politik zu vertreten und für positive Rahmenbedingungen zu kämpfen. Parlamentarische Frühstücke und Gespräche mit Abgeordneten, Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen und Positionspapiere sind ebenso Bestandteil der Aktivitäten wie eine intensive Pressearbeit, Anzeigenkampagnen und Messeauftritte. Wir haben einige Eindrücke unserer Verbandsarbeit aus den vergangenen 10 Jahren zusammengestellt:



1 So werden Sie Klimaschützer

 im Dunkeln wohnen Ein Jahr lang Licht nicht anschalten spart 20kg CO ₂	 kein Fleisch essen Ein Jahr lang kein Fleisch essen spart 60kg CO ₂	 Luft anhalten Ein Jahr lang nicht atmen spart 20kg CO ₂ (Theoretisch)
 nicht laufen Ein Jahr lang nicht laufen spart 20kg CO ₂	 Auto schieben Ein Jahr lang nicht Auto fahren spart 220kg CO ₂	 Biokraftstoffe tanken Ein Jahr lang Biokraftstoff tanken spart 120kg CO ₂

Zum Nachdenken: CO₂ treibt die Erderwärmung voran, verursacht eine durchschnittlich für die Menschheit, bis zum Jahr 2100 um 1,4°C bis 5,8°C wärmere Welt. CO₂ treibt die Erderwärmung voran, verursacht eine durchschnittlich für die Menschheit, bis zum Jahr 2100 um 1,4°C bis 5,8°C wärmere Welt. CO₂ treibt die Erderwärmung voran, verursacht eine durchschnittlich für die Menschheit, bis zum Jahr 2100 um 1,4°C bis 5,8°C wärmere Welt. CO₂ treibt die Erderwärmung voran, verursacht eine durchschnittlich für die Menschheit, bis zum Jahr 2100 um 1,4°C bis 5,8°C wärmere Welt.

VDB Zukunft tanken.

1 Eine kurze Geschichte unserer Rohstoffe

Erdöl reicht bis 2040

Erdgas reicht bis 2065

Biokraftstoffe reichen bis 54500

Basierend auf den Berechnungen von Greenpeace, basierend auf den Berechnungen von Greenpeace, basierend auf den Berechnungen von Greenpeace, basierend auf den Berechnungen von Greenpeace.

VDB Zukunft tanken.





1 Anzeigen 2011
Plakate in den Fluggastbrücken des Flughafens Berlin-Tegel überzeugen Reisende – darunter zahlreiche Abgeordnete und Mitarbeiter der Ministerien – von den Vorteilen der Biokraftstoffe.

2 Protest gegen Greenpeace 2008
Vertreter der Branche der Erneuerbaren Energien protestieren im Vorfeld einer gemeinsamen Veranstaltung von Greenpeace, ADAC und Mineralölwirtschaftsverband. Grund: Die gegen Biokraftstoffe gerichtete Politik der „Umweltschutzorganisation“ läuft faktisch auf einen höheren Verbrauch von fossilen Kraftstoffen hinaus.

3 Anzeigen 2010
Der Verband zeigt auf seinen Plakatmotiven mit einem Augenzwinkern, dass es außer Biokraftstoffen derzeit keine realistischen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen gibt.

4 Internationale Grüne Woche (IGW) 2008
Der VDB präsentiert sich auf der nature.tec im Rahmen der IGW 2008 unter anderem mit einer Carrerabahn inmitten eines Rapsfeldes und einer Biokraftstoff-Tankstelle – die schnell zu einem Publikumsmagneten wird.

5 E10-Hintergrundgespräch 2011
Im Vorfeld des Benzingipfels erläutern verschiedene Experten gegenüber Pressevertretern die Gesetzeslage, Umweltvorteile und die Position des Verbandes.

6 Internationale Automobilausstellung 2007
Gemeinsam mit der Ufop und der AGQM präsentiert der VDB Biodiesel als innovativen Kraftstoff, der in modernen Fahrzeugen und sogar im Rennsport einsetzbar ist.

7 Parlamentarisches Frühstück 2007
Bei einem Parlamentarischem Frühstück diskutieren Abgeordnete, Referenten und Ministerialbeamte über die Zukunftsfähigkeit der Biokraftstoffe.

8 Einrichtung einer Stiftungsprofessur 2006
Gemeinsam mit der Volkswagen AG finanziert der VDB eine Stiftungsprofessur zur Biokraftstoff-Forschung an der TU Braunschweig. Lehrstuhlinhaber ist Prof. Dr. Uwe Schröder.



Ausblick: Die Zukunft der Biokraftstoff- industrie in Deutschland

Kurzfristig fehlen dem deutschen Biokraftstoffmarkt Wachstumsimpulse. Ist beim Bioethanol zumindest mittelfristig eine Absatzsteigerung im Zuge der Markteinführung von E10 zu erwarten, so ist davon auszugehen, dass der Biodieselabsatz zunächst konstant bleibt. Exporte in andere EU-Mitgliedsstaaten können nur in begrenztem Umfang für Entlastung sorgen, während offen oder verdeckt subventionierte Importe aus Drittländern die Wettbewerbssituation durch unfaire Praktiken verschärfen. Angesichts der hohen Abhängigkeit von den großen Mineralölunternehmen auf dem deutschen Markt und geringer Margen ist mit einer weiteren Konsolidierung bei den deutschen Biodieselherstellern zu rechnen.



Mittelfristig: Deutlicher Anstieg des Biokraftstoffanteils erforderlich

Das Ziel der Europäischen Union lautet, im Jahr 2020 insgesamt zehn Prozent Erneuerbare Energien im Verkehrsbereich einzusetzen. Um dies zu erreichen, muss der Biokraftstoffeinsatz deutlich erhöht werden. Andere Alternativen, die vergleichbare fossile Energiemengen kostengünstig ersetzen und die geforderten Treibhausgasreduzierungen erbringen könnten, existieren nicht. Allein im Dieselmotorssektor ist daher eine Verdopplung (!) des Biokraftstoffanteils erforderlich. Allerdings fehlen bislang klare Vorgaben, auf welchem Wege dies erfolgen soll. Der VDB hat in seinem Beitrag zur Kraftstoff- und Mobilitätsstrategie der Bundesregierung praktikable Möglichkeiten zur Erhöhung des Biokraftstoffanteils aufgezeigt und steht bereit, an der Umsetzung konzeptionell mitzuwirken.

Biokraftstoffe: 1. vs. 2. Generation und Elektromobilität

Mindestens bis 2020 werden die markteingeführten Biokraftstoffe der so genannten 1. Generation den Löwenanteil der Erneuerbaren Energien im Kraftstoffmarkt darstellen – alle anderen Annahmen sind unrealistisch. Die so genannte 2. Generation im Sinne synthetischer Biokraftstoffe (Biomass-to-Liquid, BtL) wird bis auf Weiteres nicht in nennenswerten Mengen am Markt angeboten werden.

Der Beitrag der Elektromobilität zu Erdölsubstitution und Treibhausgasreduzierung wird im genannten Zeitraum gering sein. Denn zum einen wird ihr Marktanteil sehr niedrig ausfallen – Ziel der Bundesregierung sind eine Million batterieelektrische Fahrzeuge bis zum Jahr 2020, und dies bei einem Bestand von insgesamt 51 Millionen. Zum anderen verringert die E-Mobilität nur in geringem Umfang den Ausstoß von Treibhausgasen: Schließlich kann sie von den insgesamt in Deutschland gefahrenen Kilometern nur einen geringen Anteil ersetzen, da sie zunächst nur auf Kurzstrecken und nicht für Nutzfahrzeuge eingesetzt werden kann.



Die **Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung** stellt sicher, dass nur noch Biokraftstoffe eingesetzt werden, die bestimmte Anforderungen an den Klimaschutz und an eine nachhaltige Landwirtschaft erfüllen. Biokraftstoffe gelten nur dann als nachhaltig, wenn sie – unter Einbeziehung der gesamten Herstellungs- und Lieferkette – im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen mindestens 35 Prozent an Treibhausgasen einsparen (ab 2017 dann 50 Prozent). Außerdem dürfen dafür keine schützenswerten Flächen wie beispielsweise Regenwälder, Torfmoore oder Grünland vernichtet werden. Also: keine Rodung, keine Trockenlegung, kein Umbruch.

Nachhaltigkeitsregeln EU-weit durchsetzen

Deutschland ist bei der Umsetzung der EU-Nachhaltigkeitsregeln vorangegangen: Seit dem 1. Januar 2011 kommen Biodiesel und Bioethanol hierzulande nur dann in den Tank, wenn sie nachhaltig produziert wurden und dies durch einen Nachweis bestätigt wird.

Damit sind die deutschen Produzenten bei der Rohstoffversorgung darauf angewiesen, Ware mit Nachhaltigkeitsdokumentation zu erhalten. Während Rohstoffe aus Deutschland in der Regel die Anforderungen erfüllen und dokumentieren können, führt die fehlende Umsetzung der EU-Vorgaben in den anderen Mitgliedsstaaten bis auf Weiteres zu massiven Einschränkungen beim Import – von einem funktionierenden Binnenmarkt für Rohstoffe und Biokraftstoffe kann nicht die Rede sein.

Dekarbonisierung: Anreiz zu noch höheren Treibhausgaseinsparungen

Die deutschen Produzenten haben längst begonnen, ihre Prozesse zu optimieren, um höhere Treibhausgaseinsparungen zu erreichen, als gesetzlich vorgeschrieben sind. Denn ab dem Jahr 2015 gilt in Deutschland die so genannte Dekarbonisierung. Die bis dahin geltende Gesamtquote wird abgeschafft, stattdessen müssen fossile Kraftstoffe dann mindestens drei Prozent weniger Treibhausgase emittieren. Dieser Wert steigt bis zum Jahr 2020 auf sieben Prozent. Die Reduktion wird aller Voraussicht nach dadurch erreicht, dass entsprechende Mengen Biokraftstoffe beigemischt werden. Damit wird das Potential an Treibhausgaseinsparungen erstmals zu einem Produktmerkmal von Biokraftstoffen, das überdies den Preis bestimmen wird. Denn Biodiesel und Bioethanol sind für die Mineralölindustrie besonders attraktiv, wenn sie hohe Einsparungen von Treibhausgasen erzielen.

Aber nicht nur die technische Herstellung des Biokraftstoffs selbst wird optimiert, auch die landwirtschaftliche Vorkette wird bereits heute auf Einsparpotentiale hin untersucht. Schließlich

liegt hier der größte Hebel für eine Optimierung und damit für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

Forschung und Entwicklung forcieren

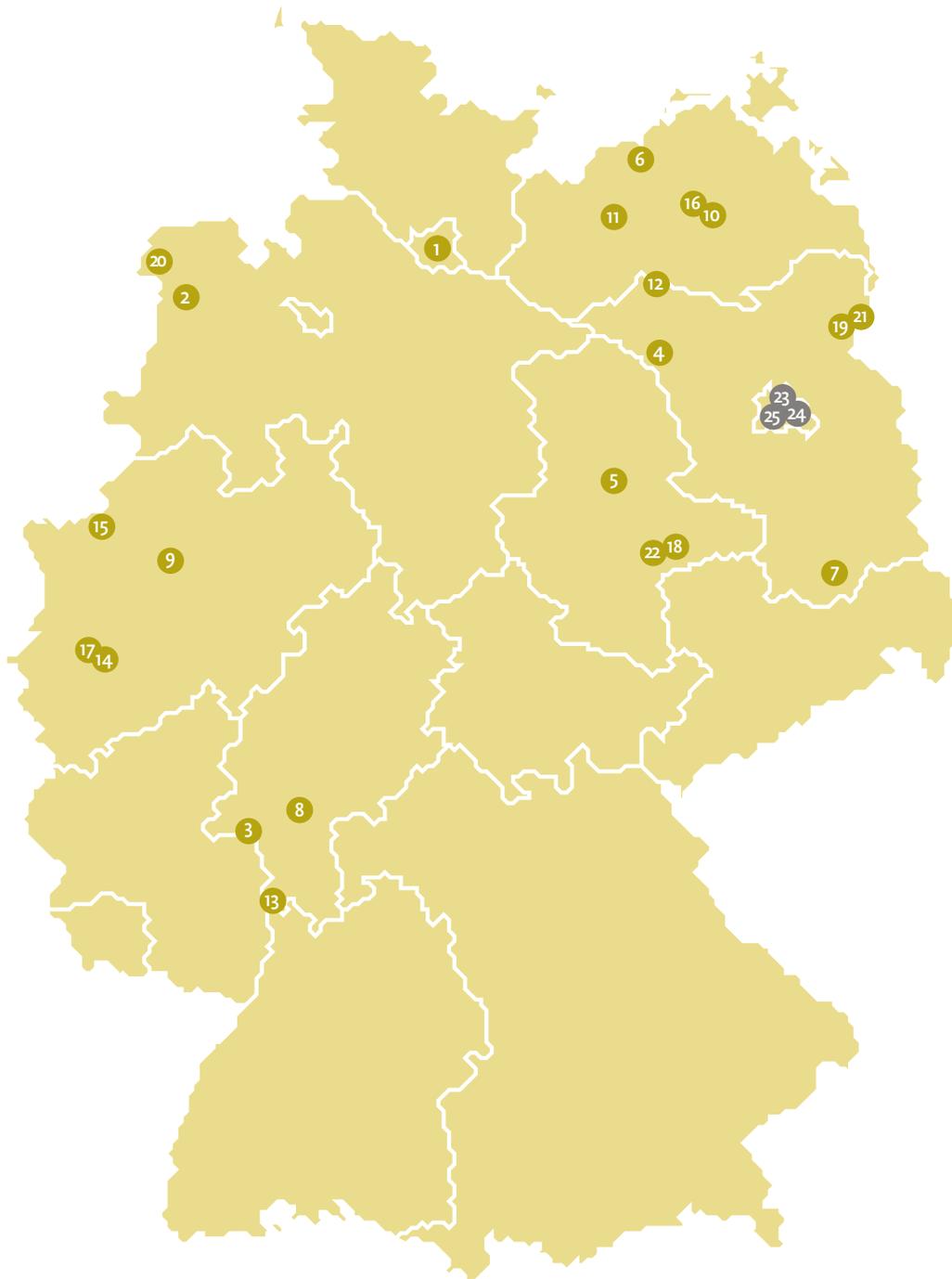
Der VDB hat gemeinsam mit der Volkswagen AG eine Stiftungsprofessur an der Technischen Universität Braunschweig eingerichtet. Hier wird schwerpunktmäßig Grundlagenforschung zu künftigen Biokraftstoffen betrieben. Außerdem laufen Untersuchungen zur Verbesserung wesentlicher Parameter des heutigen Biodiesels.

Parallel werden wichtige Forschungsprojekte zur Kraftstoffanwendung und -weiterentwicklung von Biodiesel durch die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement (AGQM) koordiniert, in der fast alle VDB-Unternehmen ebenfalls Mitglied sind. Ziel ist es, in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont Fahrzeugfreigaben für höhere Biodiesel-Beimischungen abzusichern und langfristig die Kraftstoffeigenschaften von Biodiesel weiter zu verbessern.

Biodiesel und Bioethanol sind auf absehbare Zeit die mit Abstand kostengünstigsten regenerativen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen. Hinsichtlich der Substitution fossiler Energie und der Reduktion von Treibhausgasemissionen gibt es keine ähnlich leistungsfähigen Alternativen – das 10%-Ziel der Europäischen Union ist ohne den Einsatz von Biokraftstoffen nicht erreichbar.

Damit führt zur Sicherung der Mobilität in Deutschland auch im kommenden Jahrzehnt kein Weg an Biodiesel und Bioethanol vorbei.

Die Mitglieder des VDB





Biodieselproduzenten

- 1 ADM Hamburg Aktiengesellschaft, Werk Hamburg**
 Beginn Biodiesel-Produktion: 2001
 Nippoldstr. 117, 21107 Hamburg
 Tel.: 040/75 194-0, Fax: 040/75 194-300
www.biodiesel.de
- 2 ADM Hamburg Aktiengesellschaft, Werk Leer**
 Beginn Biodiesel-Produktion: 1995
 Sägemühlenstr. 45, 26789 Leer
 Tel: 0491/80 02-0, Fax: 0491/80 02-140
www.biodiesel.de
- 3 ADM Mainz GmbH**
 Beginn Biodiesel-Produktion: 2006
 Dammweg 2, 55130 Mainz
 Tel: 06131/895-0, Fax: 06131/834 104
www.biodiesel.de
- 4 BIO-Diesel Wittenberge GmbH**
 Gründungsjahr: 1999
 Kapazität: 120.000 Tonnen/Jahr
 Zur Hafenspitze 2, 19322 Wittenberge
 Tel: 03877/92 073, Fax: 03877/92 07 40
www.biodiesel-wittenberge.de
- 5 BIO-ÖLWERK Magdeburg**
 Gründungsjahr: 2000
 Kapazität: 255.000 Tonnen/Jahr
 Am Hansehafen 8, 39126 Magdeburg
 Tel: 0391/83 810, Fax: 0391/83 81 333
www.bio-oelwerk-md.de
- 6 BIOPETROL Rostock GmbH**
 Gründungsjahr: 2006
 Kapazität: 200.000 Tonnen/Jahr
 Zum Tanklager 5, 18147 Rostock
 Tel: 0381/60 06 78 10, Fax: 0381/60 06 78 22
www.biopetrol-ind.com
- 7 BIOPETROL Schwarzheide GmbH**
 Gründungsjahr: 2002
 Kapazität: 150.000 Tonnen/Jahr
 Naundorfer Str. 40, 01987 Schwarzheide
 Tel: 035752/96 05 10, Fax: 035752/96 05 44
www.biopetrol-ind.com
- 8 Cargill GmbH**
 Gründungsjahr: 2006
 Kapazität: 250.000 Tonnen/Jahr
 Brünningstraße 50, 65929 Frankfurt am Main
 Tel: 069/30 58 57 60, Fax: 069/30 58 57 65
www.cargill.de
- 9 ecoMotion GmbH, Werk Lünen**
 Gründungsjahr: 2006
 Kapazität: 100.000 Tonnen/Jahr
 Brunnenstraße 138, 44536 Lünen
 Tel: 02306/10 69 51, Fax: 02306/10 69 61
www.ecomotion.de
- 10 ecoMotion GmbH, Werk Malchin**
 Gründungsjahr: 2001
 Kapazität: 12.000 Tonnen/Jahr
 Gewerbegebiet „An der Landwehr“, 17139 Malchin
 Tel: 02306/10 69 51 51, Fax: 02306/10 69 61
www.ecomotion.de





- 11 ecoMotion GmbH, Werk Sternberg**
 Gründungsjahr: 2006
 Kapazität: 100.000 Tonnen/Jahr
 Brüeler Chaussee 3, 19406 Sternberg
 Tel: 02306/10 69 51, Fax: 02306/10 69 61
www.ecomotion.de
- 12 GBF German Biofuels GmbH**
 Gründungsjahr: 2011
 Kapazität: 130.000 Tonnen/Jahr
 Am Hünengrab 9, 16928 Pritzwalk
 Tel: 033986/50 50, Fax: 033986/50 599
www.german-biofuels.de
- 13 Mannheim Bio Fuel GmbH**
 Gründungsjahr: 2005
 Kapazität: 100.000 Tonnen/Jahr
 Inselstraße 10, 68169 Mannheim
 Tel: 0621/71 76 20, Fax: 0621/71 76 119
www.mannheimbiofuel.com
- 14 NEW Natural Energy West GmbH**
 Gründungsjahr: 2001
 Kapazität: 245.000 Tonnen/Jahr
 Industriestr. 34, 41460 Neuss
 Tel: 02131/260 41, Fax: 02131/26 04 220
- 15 Petrotec AG**
 Gründungsjahr: 2000
 Kapazität: 85.000 Tonnen/Jahr
 Fürst-zu-Salm-Salm-Straße 18, 46325 Borken
 Tel: 02862/91 00 19, Fax: 02862/91 00 99
www.petrotec.de
- 16 Rapsveredelung Vorpommern GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2004
 Kapazität: 38.000 Tonnen/Jahr
 Industriegelände 3 A, 17139 Malchin
 Tel: 03994/23 860, Fax: 03994/23 86 22
www.biodiesel-malchin.de
- 17 RBE Rheinische Bio-Ester GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2002
 Kapazität: 150.000 Tonnen/Jahr
 Duisburger Str. 15, 41460 Neuss
 Tel: 02131/66 52 313, Fax: 02131/66 52 320
www.rbe-neuss.de
- 18 Verbio Diesel Bitterfeld GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2000
 Kapazität: 195.000 Tonnen/Jahr
 Chemiepark Bitterfeld-Wolfen
 Stickstoffstr., 06803 Greppin
 Tel: 03493/74 740, Fax: 03493/74 769
www.verbio.de
- 19 Verbio Diesel Schwedt GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2005
 Kapazität: 200.000 Tonnen/Jahr
 Passower Chaussee 111, 16303 Schwedt/Oder
 Tel: 03332/26 99 100, Fax: 03332/26 99 149
www.verbio.de
- 20 Petrotec AG**
 Gründungsjahr: 2008
 Kapazität: 100.000 Tonnen/Jahr
 Eichstraße 2-5, 26725 Emden
 Tel: 04921/99 92 122, Fax: 04921/99 92 108
www.vitalfettrecycling.de



Bioethanolproduzenten

- 21 Verbio Ethanol Schwedt GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2005
 Kapazität: 180.000 Tonnen/Jahr
 Passower Chaussee 111, 16303 Schwedt/Oder
 Tel: 03332/26 95 57, Fax: 03332/26 99 548
www.verbio.de
- 22 Verbio Ethanol Zörbig GmbH & Co. KG**
 Gründungsjahr: 2005
 Kapazität: 80.000 Tonnen/Jahr
 Thura Mark 20, 06780 Zörbig
 Tel: 034956/30 36 00, Fax: 034956/30 36 66
www.verbio.de

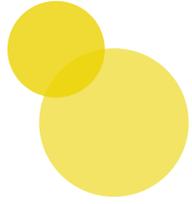


Außerordentliche Mitglieder

- 23 Evonik Industries AG**
 Friedrichstraße 171, 10117 Berlin
 Tel: 030/31 90 000, Fax: 030/31 90 00 24
www.evonik.de
- 24 OVID**
 Verband der ölsaatenverarbeitenden
 Industrie in Deutschland e. V.
 Am Weidendamm 1a, 10117 Berlin
 Tel: 030/72 62 59 00, Fax: 030/72 62 59 99
www.ovid-verband.de
- 25 UFOP**
 Union zur Förderung von Oel-
 und Proteinpflanzen e. V.
 Haus der Land- und Ernährungswirtschaft
 Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
 Tel: 030/31 90 42 02, Fax: 030/31 90 44 85
www.ufop.de



Daten und Fakten*



Umsatz Biokraftstoffindustrie

Im Zuge einer Marktberingung seit 2007 schrumpften die Umsätze der deutschen Biokraftstoffbranche.

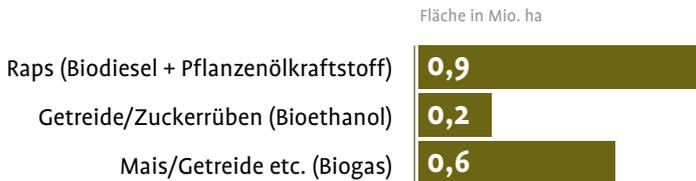
(Quelle: Erneuerbare Energien in Zahlen, BMU)

2007	3,8 Mrd. EUR
2008	3,5 Mrd. EUR
2009	3,1 Mrd. EUR

Flächennutzung für Bioenergie 2010

Wichtigste Energiepflanze in Deutschland ist Raps, der in einem Fruchtfolgesystem alle drei bis vier Jahre angebaut wird.

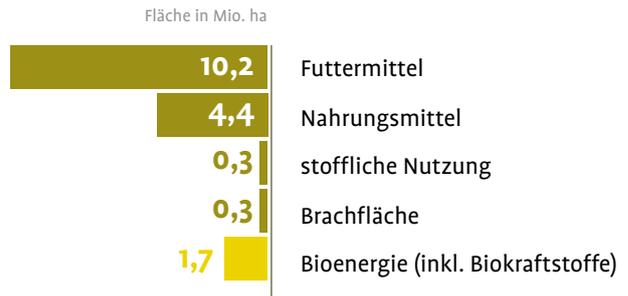
(Quelle: Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR))



Flächenverwendung Deutschland 2009

Für Futtermittel wird etwa sechs Mal so viel Fläche beansprucht wie für Bioenergie insgesamt.

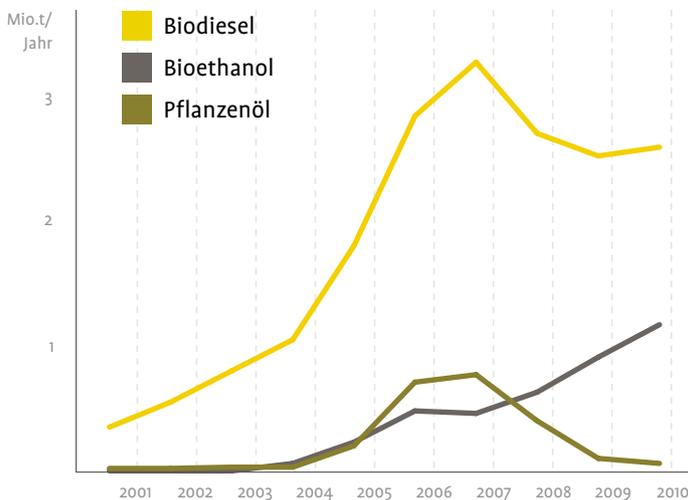
(Quelle: Durchblick in Sachen Bioenergie, Agentur für Erneuerbare Energien, Juni 2011)



Absatzentwicklung Biokraftstoffe

Biodiesel und Pflanzenöl verzeichnen aufgrund der Besteuerung seit 2007 einen starken Absatzeinbruch.

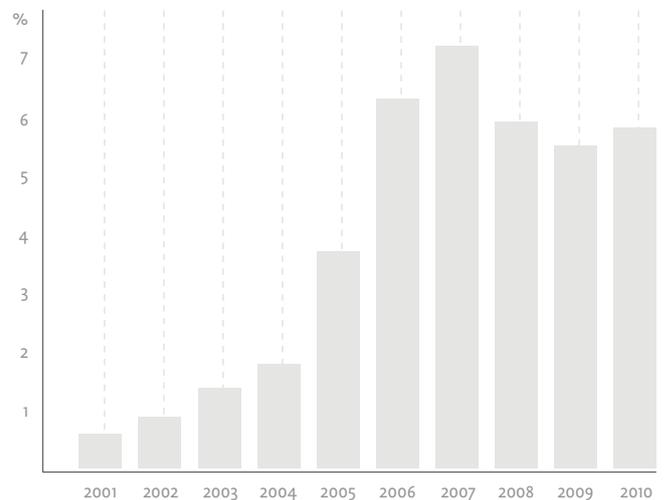
(Quelle: Erneuerbare Energien in Zahlen, BMU)



Entwicklung des Marktanteils von Biokraftstoffen in Deutschland

Nach der Umstellung der Förderung von einem Steuer- auf ein Quotensystem schrumpfte der Marktanteil seit 2007 und bleibt seitdem auf einem niedrigeren Niveau.

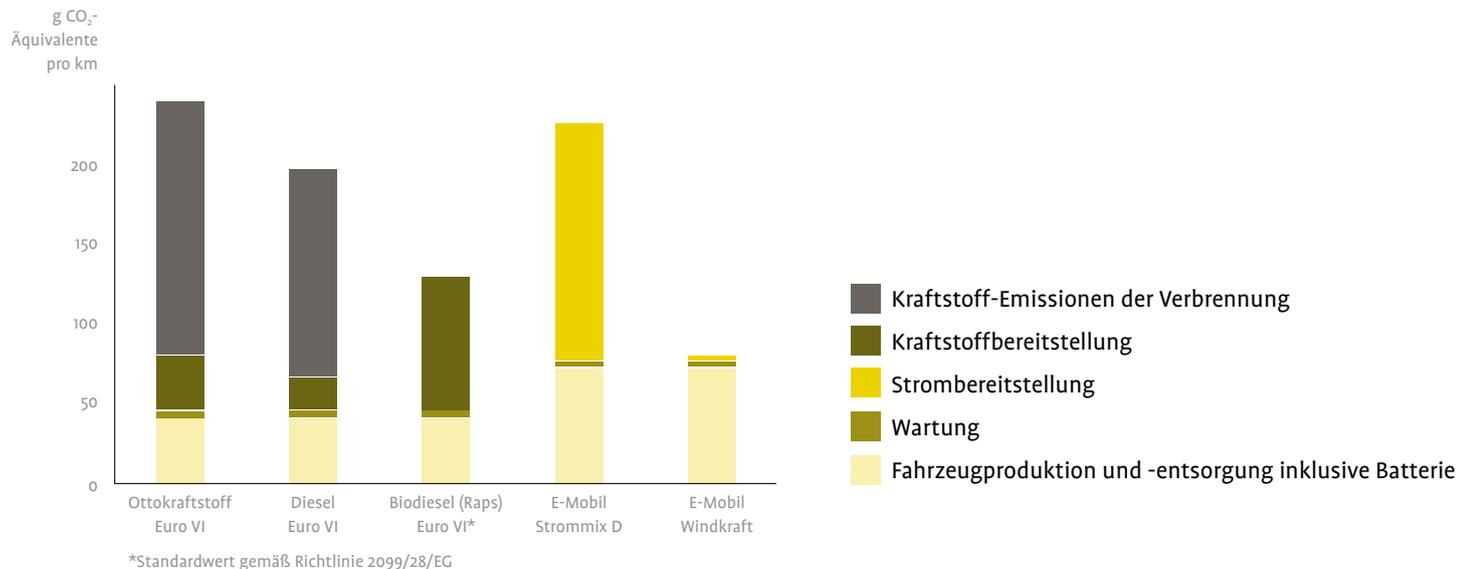
(Quelle: Erneuerbare Energien in Zahlen, BMU)



*Abweichungen in den Summen durch Rundungen möglich.

Emissionen über den Fahrzeug-Lebenszyklus

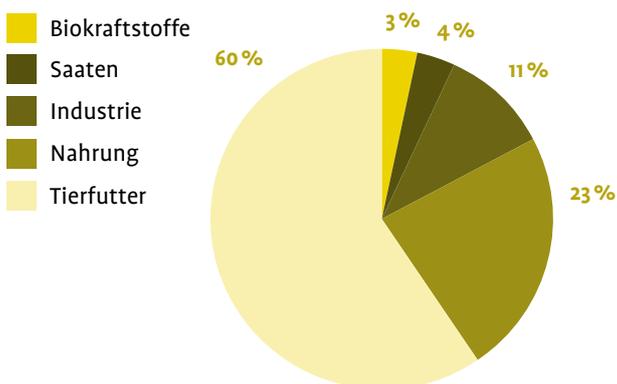
(Quelle: „The Renewables' Challenge - Biofuels vs. Electric Mobility“, ifeu-Institut, 2011)



Verwendung der Getreideernte 2011

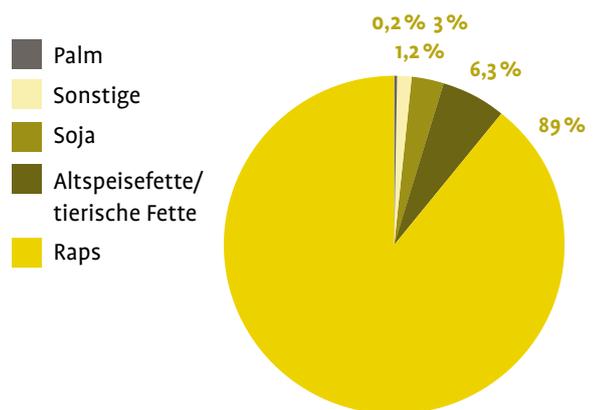
Die europäische Getreideernte wird überwiegend für Tierfutter verwendet, Biokraftstoffe machen mit drei Prozent nur einen kleinen Teil des Verbrauchs aus.

(Quelle: Durchblick in Sachen Bioenergie, Agentur für Erneuerbare Energien, Juni 2011)



Rohstoffverwendung der VDB-Firmen

Die VDB-Mitgliedsunternehmen setzten in den letzten zwei Jahren zu rund 90 Prozent Raps ein, um Biodiesel zu produzieren. Nur ein sehr geringer Anteil der Rohstoffe kam aus Übersee. (Quelle: VDB-Mitgliederbefragung 2009, 1. Hj. 2011)



Biokraftstoffquote und Besteuerung

Die Biokraftstoffindustrie investierte in den Ausbau der Kapazitäten im Hinblick auf die gesetzlich vorgeschriebene, steigende Gesamtquote. Durch das Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen bleibt der Anteil von Biodiesel und Bioethanol am gesamten Kraftstoffmarkt bis zum Jahr 2014 bei 6,25 Prozent.

Ursprünglich geplant und jetziger Stand, Zahlenangaben in Prozent sind bezogen auf Energiegehalte

	Biokraftstoffquotengesetz 2006			Änderungsgesetz 2009			Besteuerung Biodiesel
	Unterquote DK	Unterquote OK	Gesamtquote	Unterquote DK	Unterquote OK	Gesamtquote	in Cent pro Liter
2007	4,4%	1,2%	—	4,4%	1,2%	—	9
2008	4,4%	2,0%	—	4,4%	2,0%	—	15
2009	4,4%	2,8%	6,25%	4,4%	2,8%	5,25%	18
2010	4,4%	3,6%	6,75%	4,4%	2,8%	6,25%	18
2011	4,4%	3,6%	7,00%	4,4%	2,8%	6,25%	18
2012	4,4%	3,6%	7,25%	4,4%	2,8%	6,25%	18
2013	4,4%	3,6%	7,50%	4,4%	2,8%	6,25%	45
2014	4,4%	3,6%	7,75%	4,4%	2,8%	6,25%	45
2015	4,4%	3,6%	8,00%	THG-Minderungsquote			45

