



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe.....3f

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER.....4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Rapspreise können sich gut behaupten +++ Großhandel zahlt hohe Prämien für alterntige Ware +++ ruhiges Vorkontraktgeschäft bei schwankenden Erzeugerpreisen +++ Sojabohnenkurse geben nach +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Rapsschrotangebot nimmt zu, Prämien sinken, spätere Liefertermine aufgrund hoher Rohstoffpreise angehoben +++ zunehmendes Sojaschrotangebot lässt Preise sinken +++ Presskuchenpreise im Mai deutlich höher +++

Pflanzenöle

+++ Rapsölangebot knapp +++ Währung lässt Pflanzenölpreise stetig steigen +++ Sojaöl baut Abstand zu Rapsöl aus +++

Biokraftstoffe

+++ Biodieselpreise stabil +++ Dieselpreis Mitte Mai auf 18-Monats-Hoch +++ Rohöl bleibt für Europa teuer +++ Tankstellenpreise steigen +++

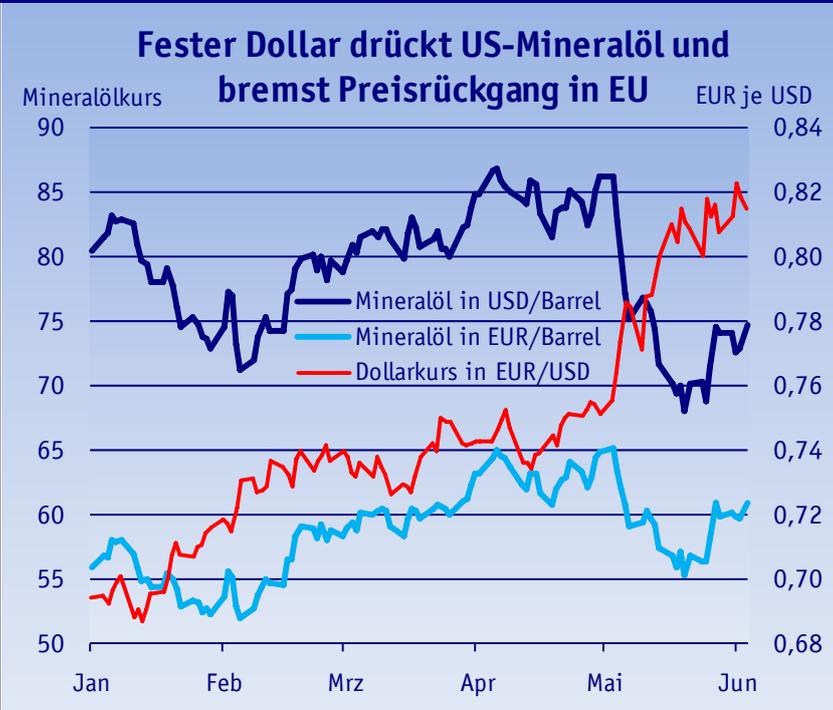
Ausgabe Juni 2010

Preistendenzen

Mittelwerte	22. KW	Vor-woche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	294,29	292,15	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	319,00	313,00	↗
Rapsöl	705,00	700,00	↗
Rapsschrot	165,00	177,00	↘
Rapspress- kuchen*	192,42	183,78	↗
MATIF Raps	308,00	307,00	↗
Großhandelspreise in ct/l, netto			
Biodiesel	84,20	83,74	↗
Rapsölkraft- stoff*	99,99	100,06	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Biodiesel	109,51	109,25	↗
Diesel	122,01	118,99	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	72,58	71,51	↗

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche



Impressum

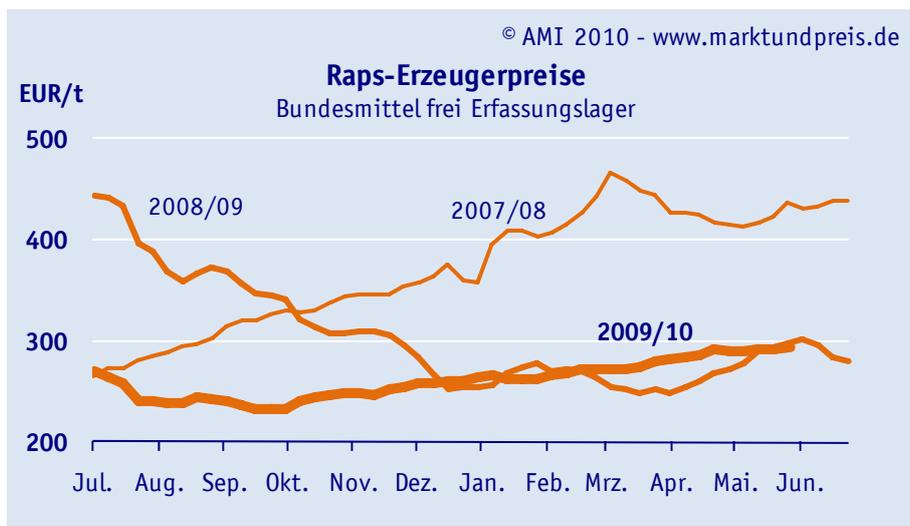
UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.



AMI
E-Mail: wienke.v.schenck@marktdpreis.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 591
Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.
© AMI Alle Rechte vorbehalten.
Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.



04.06.2010



Großhandelspreise für Raps, Rapsöl, Rapsschrot

franko bzw fob in EUR/t am 02.06.2010, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps	Rapsöl	Rapsschrot
vorderer Termin	319,00	705,00	165,00
Vorwoche	313,00	700,00	177,00

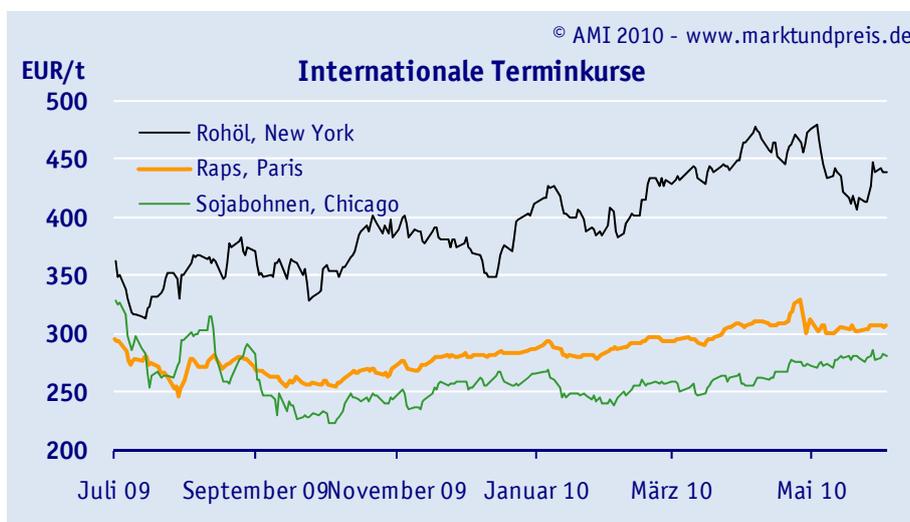
Quelle: AMI weitere Informationen unter www.marktundpreis.de

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 25.05.2010)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	andere Verwendg.	Kraftstoff
< 100 t	165-215	173-200	92,71	73,33	99,99
> 100 t	160-212,5	157-195	Vm: 90	Vm: 71,35	Vm: 100,06

Anmerkung: Vm = Vormonat
Quelle: AMI weitere Informationen unter www.marktundpreis.de



Raps

Die Rapspreise können sich gegen die schwachen Vorgaben vom Weltmarkt behaupten.

Rapsöl

Knappes Angebot und der feste Dollarkurs treiben die Rapsölpreise nach oben.

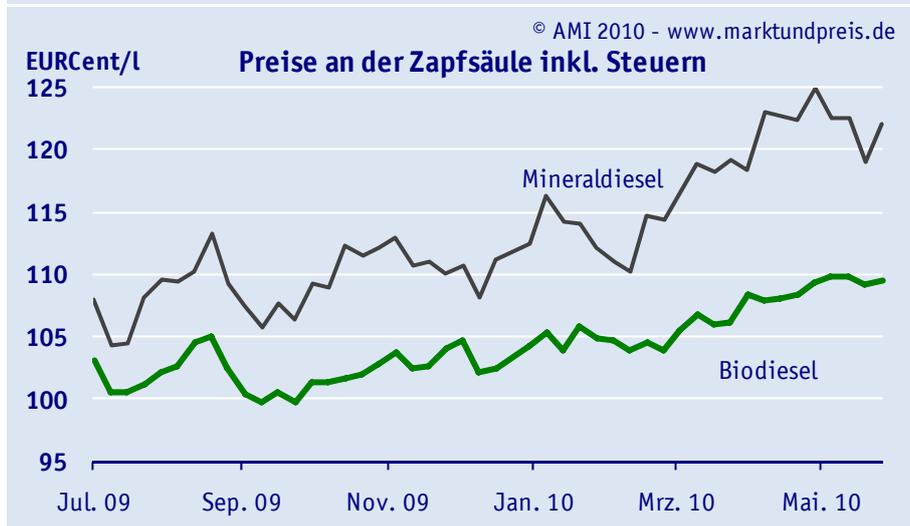
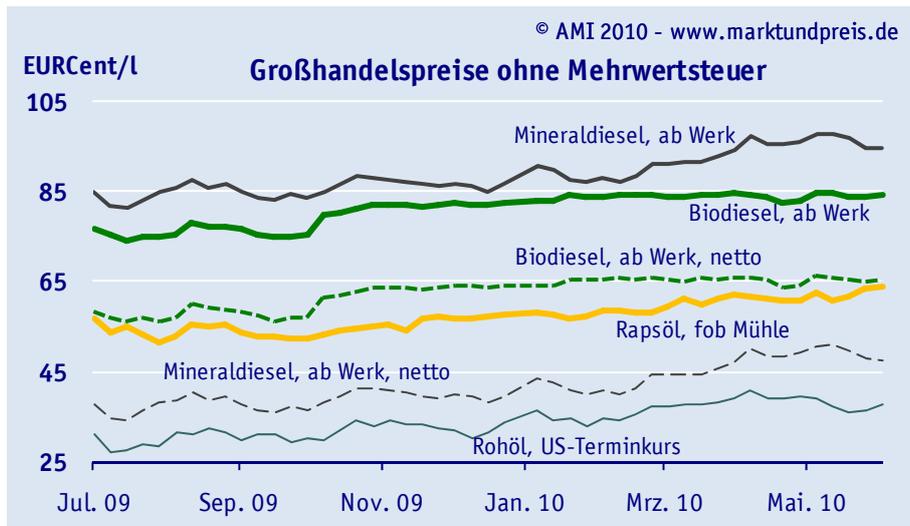
Rapspresskuchen

Das sehr knappe Rapsschrotangebot führte zu mehr Nachfrage nach Rapspresskuchen. Allerdings ist aufgrund der verringerten Produktion auch hier das Angebot begrenzt, so dass bis zu 25 EUR/t mehr als im Vormonat verlangt wurden. Die höheren Forderungen konnten auch im Geschäft mit Mischfutterherstellern durchgesetzt werden, so dass es kaum noch Preisunterschiede zum Direktgeschäft gibt.

Kaltgepresstes Öl

Die höheren Einstandskosten für den Rohstoff konnten im Pflanzenölgeschäft kaum weitergegeben werden. Obgleich die Kraftstoffpreise an den Tankstellen im Mai deutlich höher lagen als im Vormonat, sind höhere Forderungen für Rapsölkraftstoff bei den wenigen Tankkunden kaum durchzusetzen. Der Grundpreis für kaltgepresstes Rapsöl zog im Vergleich zum April im Schnitt um 1 Cent/l an, wobei die Spanne sich von 62-80 Cent/l weiter öffnete. Im April wurden bei den befragten Unternehmen noch 64-78,50 Cent/l ermittelt.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im **MarktSpezial** **Ölsaaten + Biokraftstoffe** unter www.marktundpreis.de



Großhandelspreise

Der steigende Dollarkurs lässt die Rohstoffnotierungen in den USA sinken, da mit rückläufiger Nachfrage aus Nicht-Dollarländern gerechnet wird, denn diese müssen schon rein währungsbedingt mehr für die Ware bezahlen. Daher ist der scharfe Kursrückgang für Mineralöl in EUR/t kaum erkennbar. Ende des Monats erholten sich allerdings die Terminmarktkurse wieder und ließen auch die Dieselpreise wieder steigen. Auch die Pflanzenölpreise sind fest und schmälern die Rentabilität der Biodieselproduktion.

Tankstellenpreise

An den Tankstellen erreichten die Forderungen für Diesel Mitte Mai mit 129,90 Cent/l einen neuen Höchstpreis wie zuletzt im November 2008. Für Biodiesel werden die Preise nur langsam angehoben, so dass sich die Differenz auf über 13 Cent/l vergrößert. Im Schnitt wurden im Mai für Biodiesel 109,9 Cent/l und für Diesel 122,9 Cent/l verlangt.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2010					
in 1.000 t				Kumulation Jan.-März	
	Jan.	Febr.	März	2010	2009
Biodiesel Beimischung	175,7	149,1	190,6	515,3	486,4
Biodiesel Reinkraftstoff	18,8	11,0	19,0	48,8	54,0
Summe Biodiesel	194,5	160,0	209,7	564,2	540,4
Pflanzenöl (PÖL)	4,1	2,8	8,0	14,9	19,7
Summe Biodies. & PÖL	198,6	162,8	217,6	579,0	560,1
Diesekraftstoffe	2.074,6	2.185,7	2.810,5	7.070,9	7.053,2
Anteil Beimischung	8,5 %	6,8 %	6,8 %	7,3 %	6,9 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.097,6	2.199,4	2.837,5	7.134,5	7.126,8
Anteil Biodiesel & PÖL	9,5 %	7,4 %	7,7 %	8,1 %	7,9 %
Bioethanol ETBE	11,5	11,2	12,5	35,2	67,7
Bioethanol Beimischung	50,0	44,6	57,4	152,0	136,7
Bioethanol E 85	0,6	0,8	1,3	2,8	1,2
Summe Bioethanol	62,0	56,5	71,0	189,5	205,4
Ottokraftstoffe	1.394,2	1.358,1	1.716,6	4.468,8	4.687,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.394,7	1.358,8	1.717,7	4.471,1	4.688,6
Anteil Bioethanol	4,4 %	4,2 %	4,1 %	4,2 %	4,4 %

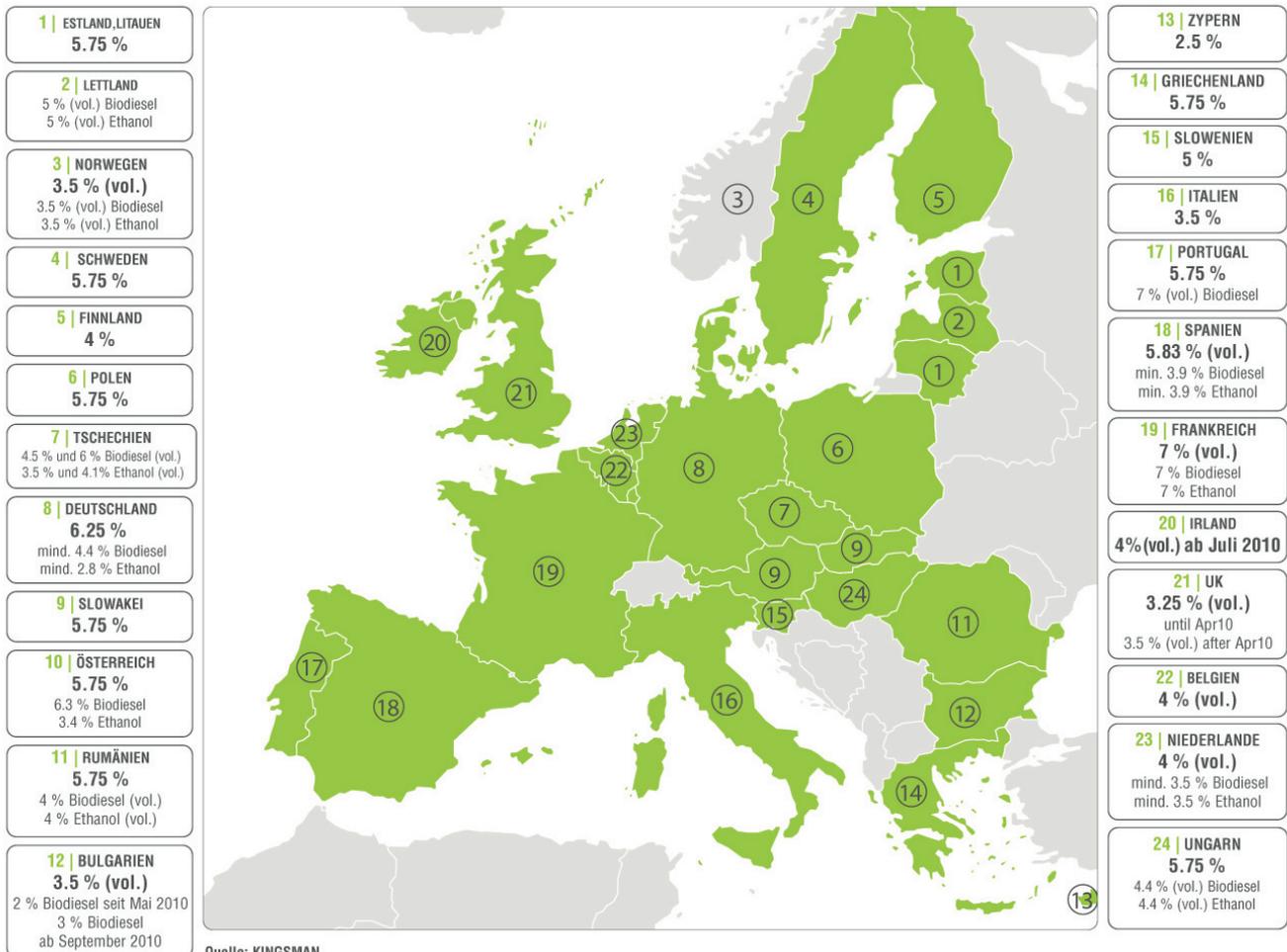
Anmerkung: Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Mehr Biokraftstoffe im März verbraucht

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung stieg im März 2010 wieder an, blieb aber hinter den Erwartungen zurück. Immerhin ist der Verbrauch von Diesekraftstoff um 8,2 % gegenüber dem Vorjahresmonat angestiegen, die Biodieselmenge allerdings nur um 5,3 %. Auch Reinkraftstoff (B100) wurde wieder etwas mehr nachgefragt, bleibt aber mit 19.000 t gut 40 % unter dem Vorjahresergebnis. Spürbar angezogen ist die Nachfrage nach Pflanzenölkraftstoff. Im März 2010 konnten knapp 8.000 t abgesetzt werden, so viel wie zuletzt im November 2009. Auch der Verbrauch an Ethanol stieg an, wobei vor allem der Einsatz in E85 und in der Beimischung wuchs. Da allerdings die Nachfrage nach Ottokraftstoffen einen größeren Verbrauchsanstieg aufweist, sinkt hier die Quote auf 4,1 %.

Europäische Beimischungsquoten für Biokraftstoffe 2010

(%-Anteile energetisch, sofern nicht anders angegeben)



Die Beimischungsquoten für Biokraftstoffe weisen in den einzelnen Staaten der EU bislang erhebliche Unterschiede auf. Für die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) ist dies ein Beispiel für die bislang unzureichende Harmonisierung der Biokraftstoffpolitik innerhalb der EU. Eine zentrale Forderung stellt dabei aus Sicht der UFOP die europaweite Einführung einer Beimischung von sieben Prozent Biodiesel dar. Diese ist nunmehr nach der geänderten Norm für Dieselmotoren EN 590 möglich.

Kanada führt 5 Prozent-Quote für Bioethanol ein

In Kanada fällt zum 1. September der Startschuss für eine nationale Bioethanol-Beimischungsquote von 5%. Dies werde die Produktionsmengen von Bioethanol in den westlichen Bundesstaaten Kanadas, zusammengefasst unter Western Canada, erhöhen, teilte Gordon Quaiattini, Sprecher der Biokraftstoffvereinigung CRFA (Canadian Renewable Fuels Association), am Montag mit. Durch das Mandat steigt der Bedarf an Bioethanol auf jährlich 2 Mrd Liter, die

die 19 Bioethanolanlagen in Kanada erzeugen müssten. „Im Moment laufen unsere Anlagen nicht an ihrer Kapazitätsgrenze. Sie können 1,7 bis 1,8 Mrd. Liter jährlich erzeugen.“ In Kanada wird Bioethanol überwiegend aus Getreide wie Weizen und Mais produziert. Bisher haben folgende kanadische Bundesstaaten eine Beimischungsquote für Bioethanol: British Columbia 5%, Saskatchewan 7,5%, Manitoba 5% und Ontario 5%.

USA setzt Biodiesel-förderung fort

Im Zuge des Auslaufens des „1 \$ pro Gallone-Programms“ haben die 173 Biodieselanlagen in den USA ihre Produktion drastisch reduziert. Jetzt hat ein Gesetzesentwurf das US Repräsentantenhaus passiert, mit dem die Förderung bis Ende 2010 fortgesetzt werden kann. Präsident Obama kann das Gesetz unterzeichnen, wenn es vom US Senat verabschiedet wurde. Erwartungsgemäß begrüßt das National Biodiesel Board NBB diese Entwicklung sehr.

Ausnahmeregelung für Agrardiesel – Sachstand

Gemäß der im Jahr 2008 eingeführten Ausnahmeregelung findet die Regelung für den Selbstbehalt in Höhe von 350 Euro je Betrieb und die betriebliche Obergrenze von maximal 10.000 Liter je Jahr „für die Verbrauchsjahre 2008 und 2009 keine Anwendung“ (EnergieStG § 67 Abs. 10). Nach dem Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen soll die Ausnahmeregelung um die Verbrauchsjahre 2010 bis 2012 verlängert werden. Der DBV fordert darüber hinaus die Ausnahmeregelung dauerhaft festzuschreiben. Die Steuerentlastung für Gasöle beträgt 21,48 Cent je Liter. Beim Steuersatz von 47,04 Cent je Liter verbleibt für Agrardiesel ein Steuersatz in Höhe von 25,56 Cent je Liter.

BDI BioDiesel mit neuem Biotreibstoff-Patent

Die BDI – BioDiesel International AG, Spezialanlagenbauer und führender Anbieter von Anlagen zur Produktion von Biodiesel, hat ein neuartiges Verfahren zur Gewinnung von biogenem Treibstoff entwickelt und zum Patent angemeldet: Statt wie bisher üblich Biodiesel dem Treibstoff beizumischen, wird künftig bereits im Raffinerieprozess, durch die Verwertung von Nebenprodukten der Mineralölindustrie, ein bis zu 20-prozentiger Bioanteil im Treibstoff erzielt. Die so genannte BioCrack-Technologie von BDI nutzt ein Nebenprodukt der Erdölindustrie sowie feste Biomasse zur Gewinnung von Treibstoff mit einem bis zu 20-prozentigen biogenen Anteil. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll das neuartige Verfahren in

Partnerschaft mit einem internationalen Mineralölkonzern in einem Scale-up in den Pilotmaßstab umgesetzt und zur Marktreife weiterentwickelt werden.

Die BioCrack-Technologie erlaubt laut BDI die Erschließung neuer Wertstoffe aus Nebenprodukten der Mineralölraffination – so beispielsweise Vakuumgasöl – und nutzt dabei auch die bereits vorhandene Infrastruktur in der Mineralölindustrie. Durch das so genannte integrierte Co-Processing von Nebenprodukt und Biomasse wird im Treibstoffprodukt ein biogener Anteil von bis zu 20 Prozent geschaffen. Zum Einsatz kommen sollen vor allem nachwachsende Rohstoffe wie Holz oder Stroh.

Übertriebene Interpretation von Emissionsuntersuchungen

Focus Online und andere Medien stellten im Verlauf des Monats Mai die Frage, ob alternative Kraftstoffe weniger umweltfreundlich sind, als bislang gedacht. Grundlage der Berichterstattung war eine Meldung des Motor-Informations-Dienstes mid, in der Ergebnisse Bielefelder Wissenschaftler im Zusammenhang mit Untersuchungen von Kraftstoffemissionen vorgestellt wurden. Laut dieser Meldung könnten bei der Verbrennung von Biokraftstoffen mehr Schadstoffe entstehen als bislang angenommen. Der ausgewiesene Biokraftstoffexperte Prof. Dr.-Ing. Axel Munack vom Institut für Agrartechnologie und Biosystemtechnik des Johann Heinrich von Thünen-Instituts (vTI), zeigt sich auf Anfrage der UFOP überrascht über die eindeutig kritische Aussage des Berichts. Er kennt die kürzlich publizierte Originalarbeit (Angewandte Chemie 122, S. 3652-3679, 2010) der Bielefelder Kollegen und hält die Interpretation durch die Presse für deutlich überzogen. Im Original liest sich die Zusammenfassung

nämlich so: „Typische Biobrennstoffe können ähnlich wie Produkte auf Erdölbasis zur Bildung von Ruß und PAKs führen, doch sind diese Emissionen oft deutlich geringer als bei reinen Kohlenwasserstoffen gleicher Größe. Im Gegenzug führt die Verbrennung von Oxygenaten häufig zu erhöhten Emissionen von Carbonylverbindungen wie Formaldehyd, Acetaldehyd, Aceton sowie höhere Aldehyden und Ketonen.“

Diese Ergebnisse decken sich teilweise mit Ergebnissen des Instituts am vTI, die schon im Jahr 1999 im Rahmen des Forschungsvorhabens „Systematische Untersuchungen zur Bestimmung von Ozonvorläufersubstanzen im Abgas von Dieselmotoren“ (FKZ 97NR094F) ermittelt wurden. Die Autoren der jetzt veröffentlichten Studie relativieren die Ergebnisse aus Sicht von Prof. Munack zu Recht, wenn sie schreiben: „Die oben dargestellten Verbrennungsmodelle sind daher nicht notwendigerweise für die Pra-

xis relevant“ und „Biodiesel hat sich mittlerweile auf dem Markt etabliert, jedoch stellt die strukturell vielfältige Zusammensetzung der Komponenten dieses Kraftstoffs die Verbrennungschemie vor beträchtliche Herausforderungen“. Prof. Munack bewertet die Veröffentlichung der aktuellen Studie als ein sehr gutes Grundlagenpaper, das aber nicht für die Bewertung realer Dieselmotoremissionen benutzt werden sollte. Ein Hinweis, den die UFOP in der aktuellen Berichterstattung vermisst.

Zu der gleichen fachlichen Beurteilung kommt Prof. Dr. Jürgen Krahl, Hochschule Coburg, ein ebenfalls international anerkannter Biokraftstoffexperte. Prof. Krahl hebt hervor, dass zwar einerseits Biodiesel in der Öffentlichkeit und in der Politik intensiv als Kraftstoffalternative diskutiert wird, andererseits sich an diesem Beispiel die bisher offensichtlich unzureichende und nicht vorausschauende systematische Forschungsbegleitung auf diesem Gebiet dokumentiert.

Projektbericht zur Freigabe von DEUTZ-Common-Rail-Motoren in Nutzfahrzeugen Euro IV für Biodiesel erschienen

Voraussetzung für die zukünftige Vermarktung von Biodiesel als Reinkraftstoff wie auch als Beimischungskomponente in Dieselmotoren ist die Erteilung von Freigaben.

Mit dem Ziel, die Motorenbaureihe TCD 2013 4V der Abgasstufe EURO IV mit DEUTZ-Common-Rail-Einspritzsystem im Nutzfahrzeugeinsatz freizugeben, wurde bei der DEUTZ AG mit finanzieller Unterstützung der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) ein Motoren- und Funktionstest auf dem Prüfstand sowie ein Feldtest zur Absicherung der Biodieseltauglichkeit durchgeführt.

Der Prüfstandstest umfasste einen 500 h Dauerlauftest gemäß der DEUTZ-Hausnorm, Funktionstests hinsichtlich Leistung und Verbrauch sowie Emissionsmessungen in den gesetzlich vorgeschriebenen Testzyklen. Täglich erfolgte die Kontrolle des Motorzustands bei Nennleistung, begleitend wurden Schmierölanalysen durchgeführt und der Motor schließlich durch DEUTZ und das Einspritzsystem durch BOSCH befundet.

Im Rahmen des Feldtests wurden zwei Busmotoren der IOV Omnibusverkehr GmbH, Illmenau, geprüft und insbesondere Schmierölanalysen durchgeführt. Als Ergebnis dieser umfangreichen Testreihen erteilt die DEUTZ AG

für diese Motorbaureihe die Freigabe für die Verwendung von bis zu 30 Prozent Biodiesel in Dieselmotoren. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass zwar eine Freigabe des Basismotors für B100 möglich wäre, jedoch bei einer Freigabenerteilung das Gesamtsystem inklusive der Abgasnachbehandlung und des On-Board-Diagnosesystems (OBD) berücksichtigt werden müssen. Die Freigabenerteilung wird auf B30 beschränkt, weil als Ergebnis dieses Projektes Forschungsbedarf gesehen wird bezüglich einer möglichen Vergiftung des SCR-Abgasnachbehandlungssystems durch Kalium und Natrium sowie möglicher Fehlermeldungen, die das OBD-System bei Biodieselbetrieb auslösen könnte.

Die DEUTZ AG stellt abschließend fest, dass für Nutzfahrzeugmotoren der Abgasstufe EURO IV, die auch mit 100 Prozent Biodiesel betrieben werden können, folgende Anforderungen erfüllt bzw. Fragestellungen gelöst werden müssen:

- Ansprechen der OBD durch Minderleistung beim Biodieseleinsatz;
- Prüfung der Serientauglichkeit von Biodieselsensoren, ein Verzicht auf Biodieselsensoren ist aus Sicht der DEUTZ AG nur bis zu einem Biodiesel-Anteil von 30 Volumenprozent (B30) möglich;

- Alkali- und Erdalkalielemente sowie andere Katalysatorgifte (wie z. B. Phosphor) führen möglicherweise zu einer Deaktivierung des Dieselmotorkatalysators;
- Asche bildende Elemente führen zu einer unerwünschten Beladung des Dieselpartikelfilters.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die DEUTZ AG ausschließlich qualitätsgesicherten Biodiesel einzusetzen.

Als Ergebnis dieses Projektvorhabens fördert die UFOP inzwischen ein Vorhaben zur Evaluierung der Metallgehalte bzw. Asche bildenden Komponenten und Katalysatorgifte in Biodiesel auf Basis der umfangreichen Datenbank der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V.

Nach Auffassung der UFOP sind die dargestellten Anforderungen und Fragestellungen lösbar. Deshalb fördert die UFOP ein weiteres Projektvorhaben bei der DEUTZ AG zunächst mit dem Ziel der B100-Freigabe für Agripower-Motoren der Emissionsstufe IV (mit SCR) für B100 freizugeben. Die Studie steht im Downloadbereich von www.ufop.de kostenfrei zur Verfügung.

Nachhaltigkeitszertifizierung von Biokraftstoffen

Die Regierungskoalition hat sich darauf verständigt, die Nachhaltigkeitsverordnungen erst auf Biokraftstoffe und flüssige Biomasse anzuwenden, die nach dem 1. Januar 2011 in Verkehr gebracht werden. Wegen des zeitlichen Vorlaufs wird die Ausstellung der Nachhaltigkeits-Nachweise etwa ab November 2010 erforderlich. Bis dahin

müssen die verschiedenen Dokumentations- und Zertifizierungsvorgaben von den Vorstufen erfüllt sein. Der Deutsche Bauernverband (DBV) weist darauf hin, dass die Selbsterklärung bereits ab der Ernte 2010 erforderlich ist.

Um die landwirtschaftlichen Erzeuger zu unterstützen, hat der DBV eine Broschü-

re mit Fragen und Antworten zur Nachhaltigkeitszertifizierung herausgegeben. Die Broschüre kann auf der Internetseite www.bauernverband.de kostenfrei geladen werden.

Ausnahmeregelung für Agrardiesel – Sachstand

Gemäß der im Jahr 2008 eingeführten Ausnahmeregelung findet die Regelung für den Selbstbehalt in Höhe von 350 Euro je Betrieb und die betriebliche Obergrenze von maximal 10.000 Liter je Jahr „für die Verbrauchsjahre 2008 und 2009 keine Anwendung“ (EnergieStG § 67 Abs. 10). Nach dem Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen soll die Ausnahmeregelung um die Verbrauchsjahre 2010 bis 2012 verlängert werden. Der DBV fordert darüber hinaus die Ausnahmeregelung dauerhaft festzuschreiben.

Die Steuerentlastung für Gasöle beträgt 21,48 Cent je Liter. Beim Steuersatz von 47,04 Cent je Liter verbleibt für Agrardiesel ein Steuersatz in Höhe von 25,56 Cent je Liter.

Nachhaltigkeitszertifizierung von Biokraftstoffen

Die Regierungskoalition hat sich darauf verständigt, die Nachhaltigkeitsverordnungen erst auf Biokraftstoffe und flüssige Biomasse anzuwenden, die nach dem 1. Januar 2011 in Verkehr gebracht werden. Wegen des zeitlichen Vorlaufs wird die Ausstellung der Nachhaltigkeits-Nachweise etwa ab November 2010 erforderlich. Bis dahin müssen die verschiedenen Dokumentations- und Zertifizierungsvorgaben von den Vorstufen erfüllt sein. Der Deutsche

Bauernverband (DBV) weist darauf hin, dass die Selbsterklärung bereits ab der Ernte 2010 erforderlich ist.

Um die landwirtschaftlichen Erzeuger zu unterstützen, hat der DBV eine Broschüre mit Fragen und Antworten zur Nachhaltigkeitszertifizierung herausgegeben. Die Broschüre kann auf der Internetseite www.bauernverband.de kostenfrei geladen werden.