

# UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

## Inhalt

**ERZEUGERPREISE**  
**GROSSHANDELSPREISE**.....2  
 Raps  
 Rapsöl  
 Rapsschrot  
 Rapsexpeller

**KRAFTSTOFFE** .....3  
 Großhandelspreise  
 Tankstellenpreise  
 Verwendungsstatistik

**SCHLAGLICHTER** ..... 4ff.

## Preistendenzen

Mittelwerte	18. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	531,88	520,25	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	515,00	492,00	↗
Rapsöl	1250,00	1213,00	↗
Rapsschrot	269,00	297,00	↘
Rapspresskuchen*	263,00	263,00	→
Paris Rapskurs	522,25	597,25	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	161,62	158,67	↗
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	129,72	129,66	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	65,63	63,86	↗

\* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise erreichen alt- wie neuerntig Höchststände
- Ernte 2020 ausverkauft; Vermarktungsmenge ex Ernte 2021 nahezu ausgereizt
- Entwicklung der Rapsfestsbestände verzögert, Wasserversorgung vorerst gut
- Frankreichs Raps leidet und Trockenheit und Frost, Ertragschätzung gekürzt
- Unsichere Entwicklung der US-Sojafläche

### Ölschrote und Presskuchen

- Vordere Ware ausverkauft – Rapsschrot und -expeller in der Regel ab August 2021 offeriert
- Sojaschrotpreise unter Druck, größere Lieferungen aus Argentinien avisiert, Käufer warten ab

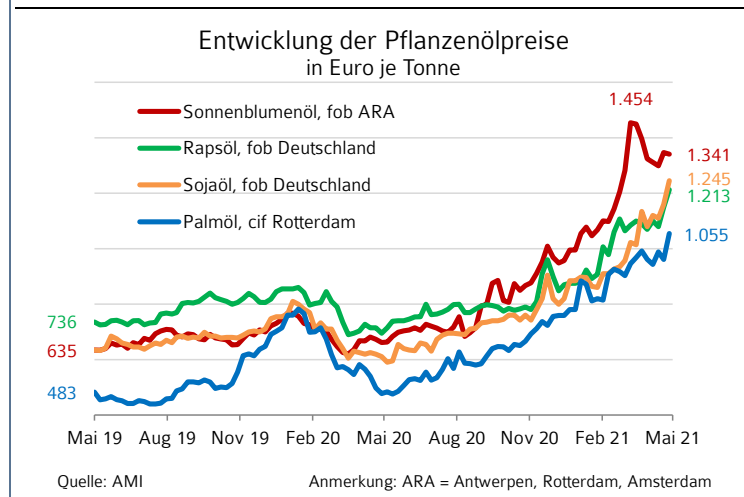
### Pflanzenöle

- Preise für Rapsöl und andere Pflanzenöle gestiegen, Rohstoffknappheit wichtigster Preistreiber

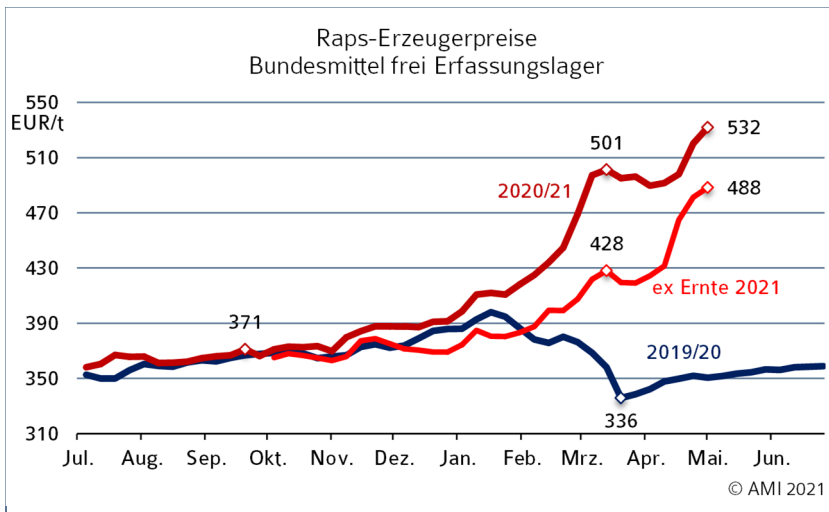
### Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage zurückhaltend, gekauft wird nur das Nötigste, Preise dennoch fester
- Rohölkurse ziehen leicht an, Mineraldieselpreise unverändert

## Grafik der Woche



# Marktpreise



## Raps

Die Rapserte 2020 ist bis auf kleinste Restmengen vermarktet. Das begrenzte Angebot trieb die Preise im April auf neue Höchststände. Auch ex Ernte 2021 ist die Preistendenz fest. Das hat den einen oder anderen Erzeuger zum Verkauf weiterer Mengen bewogen, obwohl die Vermarktungsgrenze oft schon erreicht war und noch längst keine Sicherheit über die Höhe der Rapserte 2021 besteht. Aktuell ist die Entwicklung der Feldbestände in Deutschland etwas verzögert, aber jüngste Regenfälle haben die Wasserversorgung verbessert. Bisher liegen die Ernterwartungen über Vorjahr.

## Rapsöl

Die Rapsölpreise sind im April weiter gestiegen, zuletzt wurden 1.250 EUR/t erreicht, die das Vormonatsniveau um fast 14 % übertreffen. Auch die anderen Pflanzenölpreise konnten sich stetig befestigen, doch der Anstieg beim Rapsöl war am steilsten. Knappes Angebot prägt den Pflanzenölmarkt nach wie vor, feste Rohstoffkurse tun ihr übriges.

## Rapsexpeller

Die unterdurchschnittlichen Temperaturen verzögern den Weidegang und erhöhen den Bedarf an Mischfutter. Ohnehin wird in diesem Jahr wohl auch die Rapserte später beginnen, daher vergrößert sich der Anschlussbedarf für die Ölmühlen, der zuletzt rege gedeckt wurde und die Preise auf hohem Niveau hielt. Jetzt sind Rapsschrot und -expeller zur Lieferung bis einschließlich Juli 2021 kaum noch greifbar. In den meisten Regionen werden Offerten erst für August-Lieferungen genannt, die fast 60 EUR/t günstiger sind als vordere Ware.

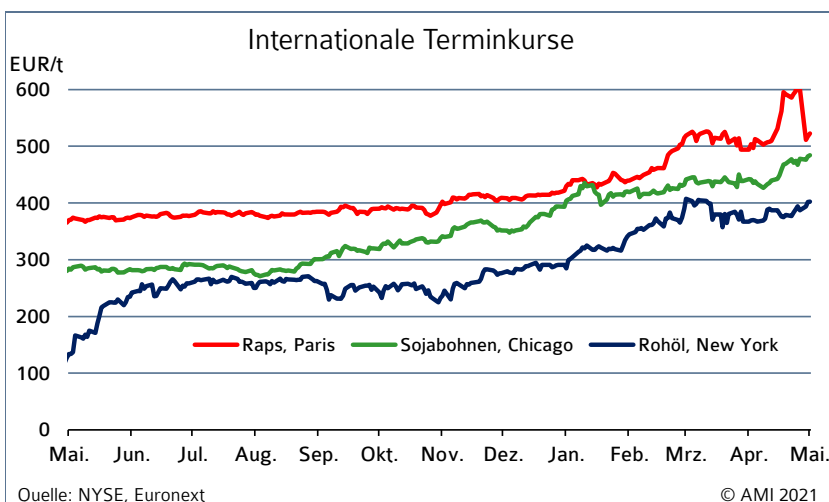
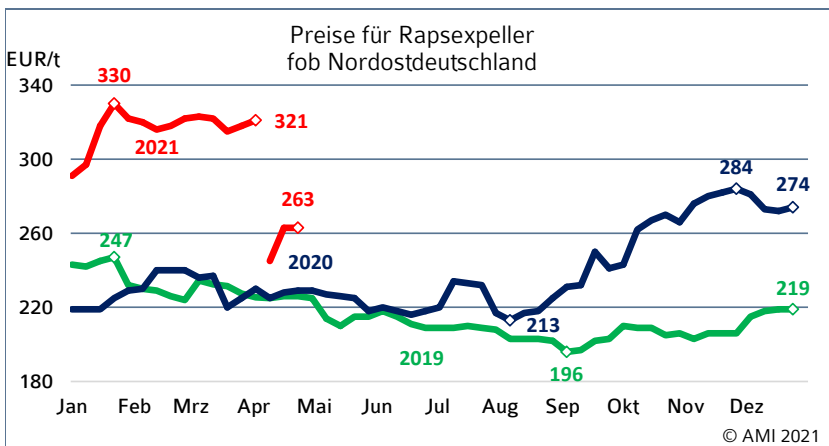
## Großhandelspreise

Hohe Preise und sporadische Nachfrage der Beimischer kennzeichnen den deutschen Biodieselmärkte. Geordert werden nur die dringend benötigten Mengen, so dass sich Neugeschäft auf prompte Partien in überschaubarem Umfang konzentriert. Dabei sind allerdings auch vereinzelt größere Volumina, die beweisen, dass die Deckung bislang doch nicht ausreichend war bzw. die Käufer vorerst nicht mehr der Meinung sind, dass sich das Hochpreisniveau rasch auflöst. Preisstützend wirkt nach wie vor das knappe Angebot an Pflanzenöl und Altspeisefetten.

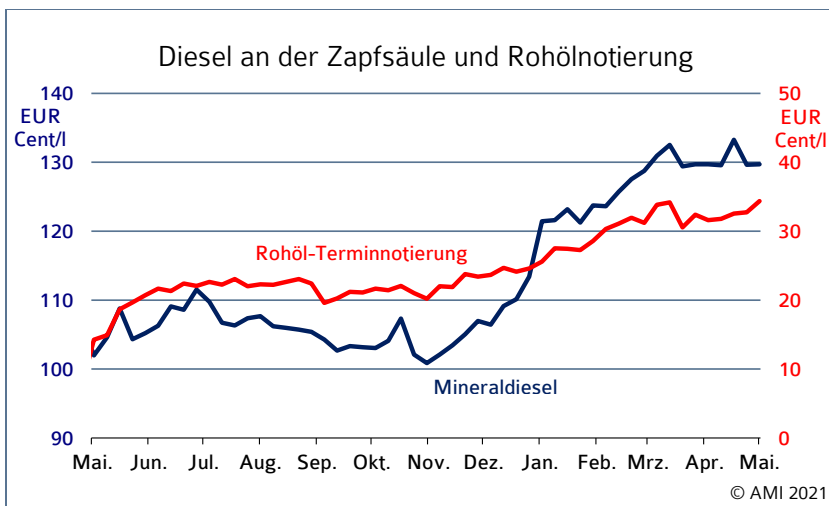
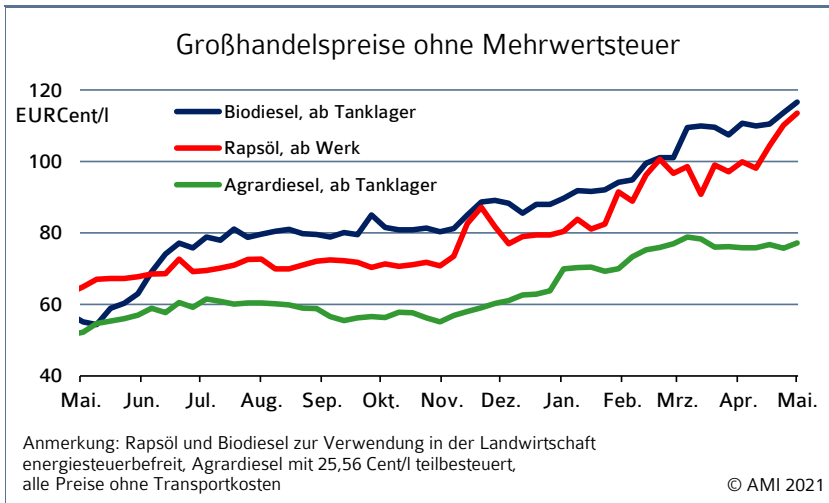
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl  
in EUR/t am 05.05.2021, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2020 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	515	269	1250	1037
Vorwoche	492	297	1213	1055

Quelle: AMI



# Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021 in 1.000 t	kumuliert			
	Jan.	Feb.	2021	2020
Biodiesel Beimischung	175,4	157,7	329,9	455,1
Dieselmotoren	2.029,2	2.065,2	4.097,7	5.356,8
Biodiesel + Diesel	2.204,6	2.222,9	4.427,6	5.811,9
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,1	7,5	7,8
Bioethanol ETBE a)	10,4	9,2	19,8	16,8
Bioethanol Beimischung	66,9	50,6	115,8	180,4
Summe Bioethanol	77,3	59,8	135,6	197,2
Ottomotoren	905,0	956,5	1.863,0	2.664,7
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	982,4	1.016,2	1.998,6	2.861,9
Anteil Bioethanol in %	7,9	5,9	6,8	6,9

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von  
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

## Tankstellenpreise

Diesel kostete zuletzt rund 129,70 EUR-Cent/l und damit genau so viel wie vor vier Wochen. Die festere Tendenz der internationalen Rohölnotierungen brachte somit keinen oder zumindest keinen nachhaltigen Preisauftrieb. Die Lockerungen der Corona-Maßnahmen in mehreren Ländern treiben die wirtschaftliche Erholung voran, was die Rohölnachfrage steigen lassen könnte. Zusätzlich werden die Kurse getrieben von stark geschrumpfte US-Vorräten. Begrenzt werden die Gewinne durch die Förderausweitung in den OPEC+-Ländern.

## Verbrauch

### Biodiesel

Im Februar 2021 ist die Biodieselbeimischung im Dieselmotoren zurückgegangen. Der Biodieseleinsatz belief sich auf 157.700 t, was etwa 10 % weniger waren als im Vormonat. Derweil hat der Verbrauch von Dieselmotoren um knapp 2 % auf 2,7 Mio. t zugenommen. Damit sank der Beimischungsanteil von 8 auf 7,1 %. Das sind sogar 0,3 Prozentpunkte weniger als im Vorjahresmonat. Marktteilnehmer berichteten im Februar 2021 von einer schleppenden Biodieselnachfrage aufgrund vergleichsweise hoher Preise, infolge begrenzter Rohstoffverfügbarkeit. Allerdings verzeichnen die ersten 2 Monate bei Diesel einen Verbrauchsrückgang von etwa 1,3 Mio. t im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Entsprechend reduzierte sich der Beimischungsbedarf. Beimischer fragten daher etwa 130.000 t weniger Biodiesel nach.

### Bioethanol

Die Verwendung von Bioethanol zur Beimischung zeigte im Februar 2021 einen deutlich stärkeren Rückgang als Biodiesel. Es wurden gerade einmal 50.600 t eingesetzt, was fast ein Viertel weniger als im Vormonat war. Gleichzeitig hat der Benzinverbrauch um fast 6 % auf 956.500 t zugenommen. Das ließ den Beimischungsanteil um ganze 2 Prozentpunkte auf 5,9 % sinken. So wenig wurde zuletzt im Oktober 2019 berechnet. Ursache für den reduzierten Bioethanolbedarf ist ebenfalls der rückläufige Verbrauch an fossilen Ottomotoren im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um ca. 0.9 Mio. t.

# Schlaglichter

## UFOP zu BMU-Entwurf: Das geänderte Klimagesetz ist nur so gut wie die Maßnahmen - jetzt in der Förderpolitik nachsteuern!

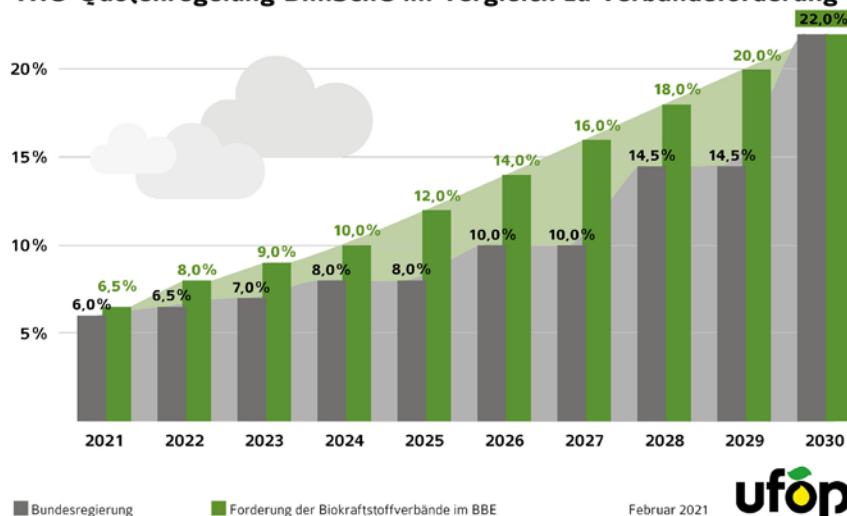
Die UFOP begrüßt den am 6. Mai bekannt gewordenen Entwurf des Bundesumweltministeriums zur Novellierung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG). Dieser sieht für alle Sektoren verschärfte Treibhausgasminderungsziele vor. Es bedurfte allerdings eines Urteils des Bundesverfassungsgerichtes, um die Bundesregierung zu bewegen den Generationenvertrag beim Klimaschutz auch an Zielvorgaben festzumachen, die bis 2030 vergleichsweise einfach erreicht werden können. Die ab dann im Gesetzentwurf vorgegeben Emissionsziele werden schwerer erfüllbar, der Klimaschutzpfad immer steiler, betont die Förderunion.

Die UFOP kritisiert, dass sich die Politik in den Zielvorgaben zum Teil überbietet, aber dieses Engagement sich nicht in den notwendigen Maßnahmenkonzepten widerspiegelt. Hier bleiben nicht nur die Probleme, sondern auch die bisher nicht genutzten Erfüllungsoptionen bestehen. Die UFOP appelliert daher an den Bundestag mit dem in Kürze zur Beschlussfassung vorliegenden Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote diese erste Gelegenheit zu nutzen in diesem Sinne ein Signal zu setzen. Die Vorbehalte gegen nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse müssten endlich revidiert, sondern deren nachhaltiges Potenzial gehoben werden. Mit dem THG-Quotengesetz habe die Bundesregierung ein inzwischen international kopiertes Konzept geschaffen, in dem eine Treibhausgasminderungsverpflichtung technologie- und rohstoffoffen vorgegeben wird. Die Ausgestaltung und Beschlussfassung müssen sich an dem erhöhten Ambitionsniveau des Klimaschutzgesetzes orientieren. Die UFOP unterstreicht, dass es



istock.com/Nikada

### THG-Quotenregelung BImSchG im Vergleich zu Verbändeforderung



wenig Sinn macht die Ziele zu erhöhen ohne Änderung der Maßnahmen, diese auch erreichen zu können. Deshalb müsse der Anstieg der THG-Quotenverpflichtung verstetigt (siehe Schaubild) und eine Mehrfachanrechnung von Strom ausgeschlossen werden, fordert der Verband. Die mehrfach- und damit virtuelle Anrechnung von Strom auf die THG-Quotenverpflichtung widerspreche dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes, betont die UFOP. Ebenso müsse die Kappungs-

grenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von 4,4 auf 5,3 % angehoben werden, gemäß dem von der Bundesregierung bei der EU vorgelegten Nationalen Energie- und Klimaplan. Die UFOP stellt klar, dass es sich hier nicht um eine Zielerfüllungsquote, sondern um die Erweiterung eines Mengenkorridentors handele, der unter diesem Prozentsatz flexibel ausgeschöpft werden könne.

# Schlaglichter

## Sofort wirksamer Klimaschutzbeitrag nur mit ambitioniertem Anstieg der THG-Quote

Anlässlich der Expertenanhörung im Umweltausschuss des Deutschen Bundestages (am 21.04.2021) zum Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote weist die UFOP noch einmal auf die Bedeutung nachhaltig zertifizierter und treibhausgasoptimierter Biokraftstoffe als derzeit wichtigsten Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor hin. Der Verband erneuert seine Forderungen nach einem ambitionierten Anstieg der THG-Quote und einer Festlegung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf 5,3%.

Vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaschutzvorgaben bis 2030 fordert die UFOP einen technologie- und rohstoffoffenen Förderansatz im Verkehrsbereich, um das angestrebte Ziel der Begrenzung der Erderwärmung auf max. 1,5° Grad noch erreichen zu können. Alle Optionen müssten in diesem Zeitraum herangezogen werden. Einsatz und Priorität müssten sich jedoch am erzielbaren Beitrag der jeweiligen Maßnahme zum Klimaschutz bemessen. Die Bedeutung nachhaltig zertifizierter und treibhausgasoptimierter Biokraftstoffe mache sich auch daran fest, dass sie bereits heute verfügbar sind, um einen spürbaren Beitrag für die Zielerfüllung zu leisten. Die Förderunion erinnert an die durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) für das Kalenderjahr 2019 bei einer vorgegebenen THG-Quote von 4% ausgewiesenen Beitrag zur Treibhausgasminderung von 9.7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquv, der Verband schätzt den Beitrag für 2020 infolge der Erhöhung auf 6% auf 12 bis 13 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquv..

Die UFOP fordert daher einen ambitionierteren Anstieg der Treibhausgasminderungsquote, als dies im Gesetzentwurf

der Bundesregierung vorgesehen sei, um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben, beginnend mit 8% ab 2022. Außerdem müsse die vorgesehene Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse auf 5,3% festgelegt werden, so wie dies im Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP) der Bundesregierung an die EU-Kommission gemeldet worden sei.

Der technologie- und rohstoffoffene Ansatz der Treibhausgasminderungsquote habe sich in den vergangenen Jahren bewährt und könne auch mit einer ambitionierteren Quote erfüllt werden. Dies habe der Anstieg von 4% im Jahr 2019 auf 6% im Jahr 2020 gezeigt. Ein frühzeitiger Anstieg sei auch deshalb möglich, da in den kommenden Jahren weitere Erfüllungsoptionen am Markt verfügbar seien, wie z.B. die Elektromobilität. Eine Mehrfachanrechnung der E-Mobilität auf die Erfüllung der THG-Quote – wie dies derzeit noch im Gesetzentwurf vorgesehen ist – lehnt die UFOP ausdrücklich ab. Denn dadurch werde lediglich ein virtueller Beitrag zur Quoten-erfüllung und praktisch nichts zum Klimaschutz geleistet.

Die UFOP erinnert daran, dass Biokraftstoffe als Voraussetzung auf die Quotenverpflichtung über den gesamten Lebensweg zertifiziert sein müssen und eine bestimmte Treibhausgasminderung nachweisen müssen. Diese Vorgaben werden mit dem jetzt zu beratenden Gesetzentwurf zur Umsetzung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie (RED II) weiter verschärft. Damit hat die EU gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen, die auch in Drittstaaten anzuwenden und zu überprüfen seien. Dieses „level-playing-field“ gelte es im Sinne des Klima- und Biotopschutzes weiterzuentwickeln. Nur dann könne die EU auch in Zukunft Einfluss nehmen

auf die bei der Rohstoffproduktion anzuwenden und zu dokumentierenden Nachhaltigkeitskriterien. Die UFOP betont, dass Biokraftstoffe in Drittstaaten in Asien und Südamerika die einzige wirk-same, weil bezahlbare Erfüllungsoption zur Dekarbonisierung des Verkehrs seien. Der deutsche Rapsanbau sei nachhaltig zertifiziert – unabhängig von der Verwendung. Die Verfügbarkeit des gentechnikfreien Rapsschrotes als wichtigste nachhaltige Proteinquelle für die Milchviehfütterung sei eng mit der Verarbeitung von Rapsöl zu Biokraftstoffen verbunden. Das Einsatzpotenzial von Rapsschrot nehme Druck von der Fläche in Drittstaaten insbesondere in Amazonien, so der Verband.

Die UFOP appelliert an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, den heutigen Beitrag der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse im Sinne des Klimaschutzes zu erhalten. Angesichts einer Bestandsflotte von 35 Mio. Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Jahr 2030 sei klar, dass Biokraftstoffe auch in kommenden Jahren die bestimmende Option zur Senkung der THG-Emissionen im Verkehrssektor sein werden.

Gleichzeitig sei wünschenswert, dass zukünftig nicht nur Biokraftstoffe über ihren gesamten Lebensweg nachhaltig zertifiziert sein müssten, sondern diese Anforderung auch für synthetische Kraftstoffe oder aber die E-Mobilität gelten müsse, zum Beispiel bei der Batterieproduktion. Deshalb seien die Initiativen der deutschen Fahrzeughersteller ausdrücklich zu begrüßen, nicht nur die Batterieproduktion hierzulande anzusiedeln, sondern Batterien möglichst klimagasneutral herzustellen. Daran müssten sich die Hersteller in Zukunft messen lassen.



# Schlaglichter

## VDB: Neue Studie widerlegt Kritiker und bestätigt hohe CO<sub>2</sub>-Minderungen

Eine neue Studie zeigt, dass entgegen den Aussagen von Kritikern Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse große Mengen Treibhausgas gegenüber Diesel und Benzin einsparen. Dies gilt selbst dann, wenn man indirekte Effekte des Rohstoffbaus für Biokraftstoffe berücksichtigt. Damit widerlegt die Studie „Treibhausgasersparungen durch Biokraftstoffe in Deutschland“ („Greenhouse gas savings from biofuels in Germany“) Behauptungen von Umweltorganisationen wie Transport & Environment, wonach Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse angeblich sogar mehr Treibhausgas ausstoßen als fossile Kraftstoffe. „Viele Kritiker unterliegen einem fachlichen Missverständnis in Bezug auf die indirekten Effekte von Biokraftstoffen. Indirekte Effekte können nur bei einer starken Zunahme der Produktion auftreten, nicht für die bestehenden Mengen. Zudem berufen sich die Kritiker auf veraltete Daten. Betrachtet man die Realität, so zeigt sich, dass in der Vergangenheit tatsächlich aufgetretene indirekte Effekte deutlich kleiner waren als zunächst befürchtet“, sagte einer der Autoren der Studie, Dr. Carlo Hamelinck vom Think Tank studio Gear Up. So senkt Biodiesel aus Raps nach den Ergebnissen der Studie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter Einbeziehung indirekter Effekte durchschnittlich um rund 60 Prozent im Vergleich zu fossilem Diesel. Die Produzenten erreichen die hohe Einsparung auch durch den vermehrten Einsatz von erneuerbaren Energien und Wärmerückkopplung im Herstellungsprozess. „Die deutsche Politik kann auf Grundlage dieser Erkenntnisse guten Gewissens Biokraftstoffe aus landwirtschaftlichen Rohstoffen fördern. Wir brauchen in den kommenden Jahren eine stetig ansteigende Treibhausgasreduzierungsquote, damit Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nicht durch andere Erneuerbare Energien im Straßenverkehr verdrängt werden. Der Beitrag von Biokraftstoffen ist für die deut-

schen Klimaziele nämlich unverzichtbar“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Der Verband hatte die Studie in Auftrag gegeben. „Wir lehnen es allerdings grundsätzlich ab, indirekte Effekte auf die Treibhausgasbilanz von Biokraftstoffen anzurechnen. Nichtregierungsorganisationen fordern deren Berücksichtigung, um die CO<sub>2</sub>-Bilanz von Biokraftstoffen schlecht zu rechnen. Die Anrechnung indirekter Effekte sieht jedoch zum Beispiel der Weltklimarat sehr kritisch. Wir folgen dieser Einschätzung der Wissenschaft.“

Die Studie zeigt, dass die Produktion von Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse in der EU zum größten Teil in den Jahren 2000 bis 2010 anstieg. Für die Rohstoffherstellung nutzten die Landwirte dabei Stilllegungsflächen und Ausgleichsflächen für die Aufgabe von Ackerland. „Die Landwirte bauten Rohstoffe zur Biokraftstoffherstellung auf Flächen an, die zunächst als Agrarflächen genutzt worden waren, dann aber aus der Produktion genommen wurden. Damit konnte vom Rohstoffanbau für Biokraftstoffe auf diesen Flächen keine indirekte Landnutzungsänderung ausgehen“, sagte Hamelinck. Beim Raps habe zudem die gestiegene Nachfrage nach Pflanzenöl bis 2010 zu großen Verbesserungen der Erträge geführt, was nicht zu indirekten Verdrängungseffekten führen kann. Hamelinck ist einer der Autoren der so genannten „Globiom-Studie“ aus dem Jahr 2015. Auf die Ergebnisse dieser Studie beruhten sehr wesentlich die restriktiven Regelungen des europäischen Gesetzgebers für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in der Erneuerbare Energien-Richtlinie II (Renewable Energy Directive II, RED II). Auch Nichtregierungsorganisationen nutzen in ihren Papieren die Zahlen der Globiom-Studie. Daher sind die jetzt vorliegenden Ergeb-

nisse von besonderer Bedeutung. Viele Kritiker von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse missverstehen die Globiom-Studie aus einem weiteren Grund. Damals wurde berechnet, welche Folge eine erhöhte Nachfrage nach Biokraftstoffen in Europa von einem Prozentpunkt theoretisch hätte. In der Realität gab es eine solche Nachfrageerhöhung nach Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse jedoch nicht. Eine geringere Steigerung der Nachfrage nach Biokraftstoffen führt jedoch nach dem Modell zu geringeren Emissionen, denn die Verdrängungseffekte verlaufen nicht linear, sondern exponentiell. „Kleinere Steigerungen der Nachfrage sind einfacher durch das bestehende Agrarsystem aufzufangen. Die vielfach befürchteten großen indirekten Effekte sind aufgrund der geringeren Nachfragesteigerung nach Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse in der Zeit von 2010 bis 2019 damit in der Realität nicht eingetreten“, sagte Hamelinck. Zwar sei die Nachfrage nach Biokraftstoffen aus anderen Rohstoffen gestiegen, aber um weniger als einen Prozentpunkt. „Selbst wenn man der Argumentation der Kritiker folgt und indirekte Effekte in die Betrachtung einbezieht, belegt die Studie, dass Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse zu deutlichen Treibhausgasersparungen führen. Dies zeigt eindrucksvoll, dass die Nutzung von Biodiesel und Bioethanol aus landwirtschaftlichen Rohstoffen sinnvoll und geboten ist. Wir fordern daher den Bundestag auf, beim jetzigen Gesetzgebungsverfahren zur Fortentwicklung der Treibhausgasreduzierungsquote sicherzustellen, dass diese Biokraftstoffe mit dem heutigen Beitrag berücksichtigt werden“, sagte Baumann.

Eine Zusammenfassung der Studie ist [hier](#) abrufbar.

Die Studie „Greenhouse gas savings from biofuels in Germany“ ist [hier](#) abrufbar.

# Schlaglichter

## Neuer TFZ-Bericht: Zünd- und Brennverhalten von Pflanzenölkraftstoff und Übertragung auf einen Motor der Abgasstufe V

Motorkomponenten und Motorsteuergeräteinstellungen spielen entscheidende Rollen für die effiziente Verbrennung von Rapsölkraftstoff. Das Forschungsprojekt Evolum hatte deshalb zum Ziel, Grundlagen für die Motorsteuerung moderner pflanzenölkrafttauglicher Offroad-Motoren zu erarbeiten. Dazu wurden physikalische Prozessabläufe bei der Einspritzung sowie zum Zünd- und Brennverhalten untersucht und auf einen Dieselmotor

übertragen. Es zeigte sich beispielsweise, dass sich Temperaturänderungen bei Rapsölkraftstoff stärker auf das Einspritzverhalten auswirken als bei Dieselmotoren. Die Ergebnisse tragen dazu bei, dass moderne Motoren mit Abgasnachbehandlung zielgerichtet auf einen effizienten und schadstoffarmen Betrieb angepasst werden können.

[TFZ-Bericht downloaden.](#)



## Kraftstoffe für die Mobilität von morgen

Die Fuels Joint Research Group, eine aus Ingenieuren, Naturwissenschaftlern und Medizinern interdisziplinär zusammengesetzte Forschergruppe auf dem Gebiet der Kraftstoffforschung, lädt zu ihrer 4. Tagung am 10. und 11. Juni 2021 nach Dresden-Radebeul ein.

In Zeiten von Diskussionen über Verbote für Verbrennungsmotoren, der Suche nach neuen Energiekonzepten für die Mobilität von morgen und nicht zuletzt einer intensiveren Diskussion um die Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zuge des Pariser Klimaschutzabkommens setzt die diesjährige Tagung einen deutlichen Akzent auf Emissionen und CO<sub>2</sub>-Ausstoß insgesamt.

Der Verbrennungsmotor wird zunächst noch lange Zeit das Rückgrat unserer Mobi-

lität bilden. Es besteht jedoch ein breiter gesellschaftlicher Konsens darüber, dass vermehrt Kraftstoffe aus regenerativen Ressourcen eingesetzt werden sollen und damit der Weg in eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität geebnet wird. Zum anderen kann eine verbesserte Abstimmung von Kraftstoff, Motor, Motoröl und Abgasnachbehandlung wichtige Impulse setzen. Notwendig ist dazu jedoch ein Austausch über fachliche Grenzen hinweg.

Bei der 4. Fachtagung der Fuels Joint Research Group haben technische und wissenschaftliche Experten, betriebliche Entscheider, Promovierende und Studierende die Möglichkeit, ihre Ideen und Lösungsmöglichkeiten mit einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren.

Die Veranstaltung findet am 10. und 11. Juni 2021 im Radisson Blu Park Hotel & Conference Centre in Dresden-Radebeul statt. Experten aus Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Unternehmen werden von ihren Projekten berichten. Pandemiebedingt wird in diesem Jahr die Tagung erstmalig in Form einer hybriden Veranstaltung direkt vor Ort und zusätzlich via Livestream in einem webbasierten Event durchgeführt. Selbstverständlich werden auch allen Online-Teilnehmern diverse Kontaktmöglichkeiten und Interaktionen angeboten, um mit anderen Teilnehmern, Referenten und Ausstellern zu interagieren. Die Vorträge werden in einem Tagungsband in der FJRG-Buchreihe im Cuvillier-Verlag publiziert.

Weitere Informationen unter [www.fuels-jrg.de](http://www.fuels-jrg.de).

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

### 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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://www.ufop.de)

### Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,  
AMI Wienke von Schenck

**Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.**

### AMI GmbH

E-Mail: [wienke.v.schenck@AMI-informiert.de](mailto:wienke.v.schenck@AMI-informiert.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.**