

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	512,34	529,19	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	523,00	556,00	↘
Rapsöl	1.035,00	1.075,00	↘
Rapsschrot	335,00	355,00	↘
Rapspresskuchen*	380,00	391,00	↘
Paris Rapskurs	528,50	558,00	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	190,41	184,29	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	169,15	171,15	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	77,69	73,95	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise rutschen im Februar 23 im Zuge rückläufiger Notierungen in Paris ab
- Mangelndes Neugeschäft reduziert die Umsätze am Rapsmarkt auf ein Minimum
- US-Sojakurse im Auf und Ab, voraussichtliche Rekordernte in Brasilien und Dürre in Argentinien im Fokus

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot im Februar preisfest, knappes Angebot stützt
- Sojaschrot legt zu, Vegetationsbedingungen in Südamerika im Fokus

Pflanzenöle

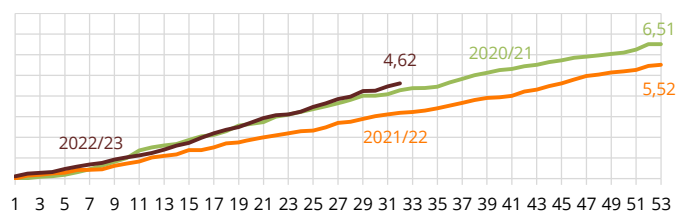
- Rapsölpreise geben im Zuge einer verhaltenen Nachfrage weiter nach
- Palmölpreise widersetzen sich der Kursentwicklung in Kuala Lumpur und bleiben auf Monatssicht stabil

Kraftstoffe

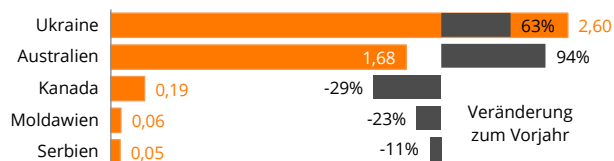
- Biodieselpreise zuletzt im Aufwind einer lebhaften Nachfrage fester
- Rohölkurse setzten Abwärtsbewegung fort, globale Nachfragesorgen belasten

Grafik der Woche

Wöchentliche Rapseinfuhren in die EU-27 nach Wirtschaftsjahreswochen in Mio. t

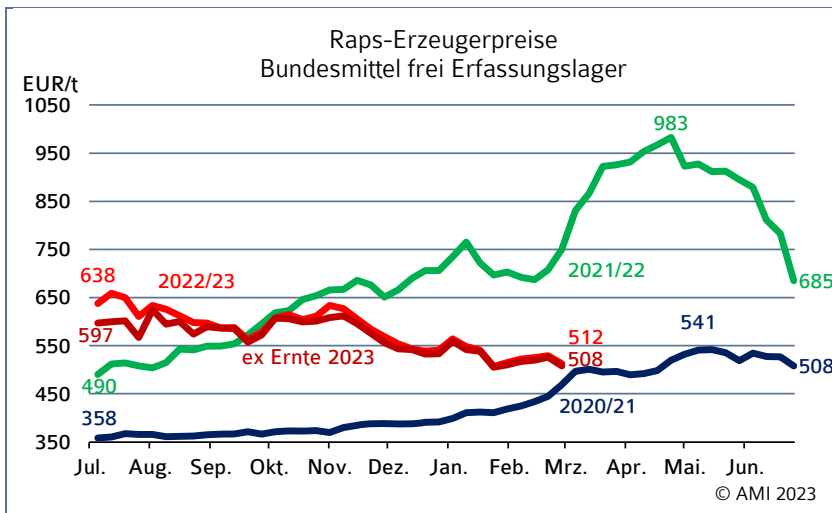


EU-Rapsimporte 01. Juli bis 05. Februar 2023 in Mio. t



Quelle: EU-Kommission

Marktpreise



Raps

Am heimischen Rapsmarkt hat sich im Februar 23 nicht viel verändert. Sporadisch werden vereinzelt kleine Mengen für den dringenden Bedarf geordert, nennenswerte Umsätze bleiben jedoch auch weiterhin aus. Marktteilnehmer agieren zurückhaltend und warten die weitere Preisentwicklung ab. So fußen die Mengenbewegungen hauptsächlich auf der Abwicklung bestehender Kontrakte. Angesichts der Abwärtskorrekturen an der Pariser Börse wurden auch die Gebote für Raps auf Erzeugerstufe deutlich nach unten korrigiert, rutschten zuletzt sogar 38 % unter das Vorjahresniveau. Indes sind die Feldbestände vielerorts gut entwickelt. Bei regionalen Nachttemperaturen von bis zu minus 10°C ohne schützende Schneedecke wachsen jedoch die Sorgen um Auswinterungsschäden.

Rapsöl

Das Angebot an Rapsöl auf vorderen Lieferpositionen bleibt auch weiterhin reichlich, findet jedoch kaum Abnehmer. Auch die jüngste Preisrücknahme konnte das Kaufinteresse nicht beleben, Marktteilnehmer agieren vorerst zurückhaltend und warten die weitere Entwicklung ab. So bleiben die Tanklager vielerorts weiterhin gefüllt, denn auch das Exportvolumen ins Reich der Mitte bleibt aktuell gering.

Rapsxpeller

Die Preise für Rapsxpeller fob Norddeutschland setzten ihre Abwärtsbewegung im Februar 23 weiter fort. Mit 380 EUR/t werden zuletzt sogar rund 25 EUR/t weniger verlangt als noch zum gleichen Zeitpunkt im vergangenen Jahr. Ausschlagend für die Korrektur war eine zuletzt schwindende Nachfrage nach physischer Ware. Lediglich im Norden bleibt das Angebot begrenzt, was den Rückgang etwas dämpft.

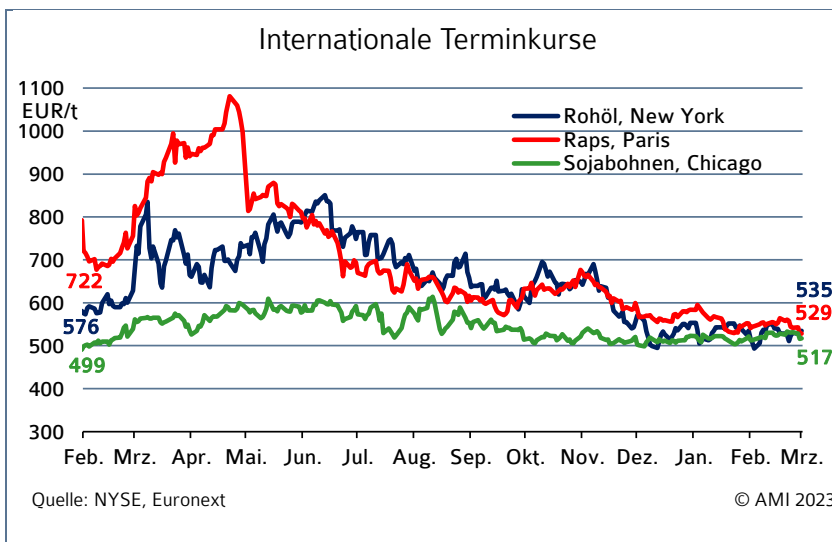
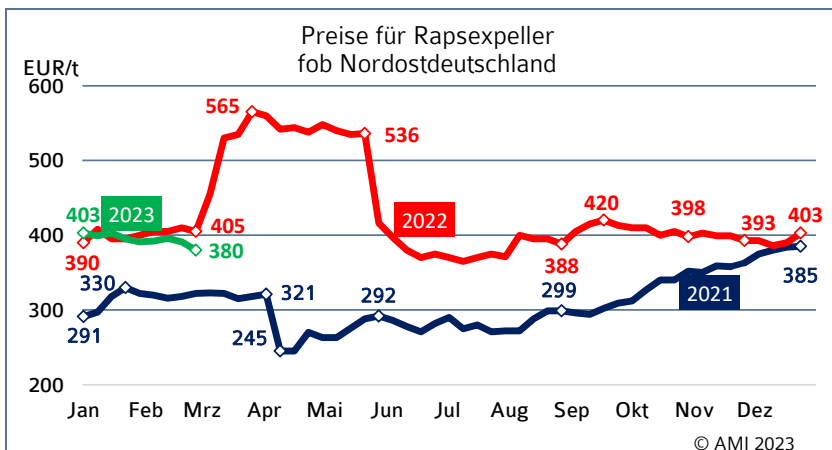
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise haben ihr Niveau im Februar 23 weitestgehend gehalten, konnten sich zuletzt sogar im Aufwind einer lebhaften Nachfrage merklich befestigen. Zum Monatsende nahm das Geschäft noch einmal deutlich an Fahrt auf. Beimischer orderten dabei insbesondere Partien zur Lieferung in den kommenden vier Wochen. Hintere Lieferpositionen werden vereinzelt angefragt, umgesetzt werden jedoch lediglich vereinzelt kleinere Mengen. Das Angebot kann die Nachfrage dabei mehr als bedienen.

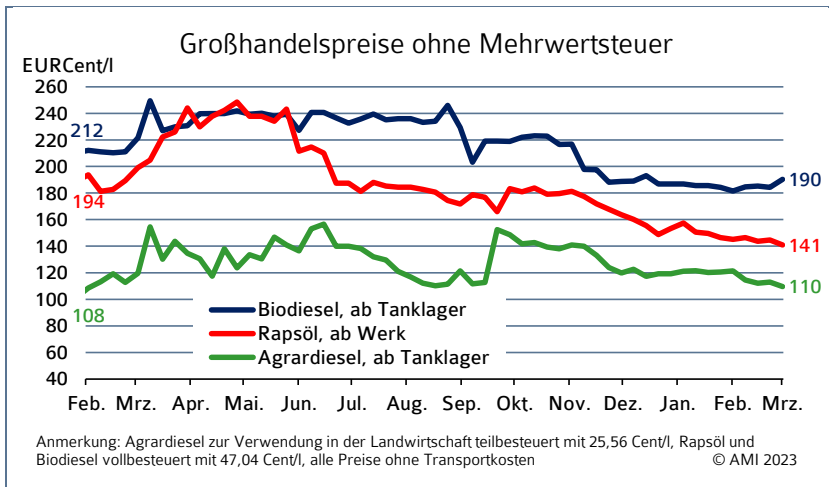
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 01.03.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2022 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	523	335	1 035	893
Vorwoche	556	355	1 075	945

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



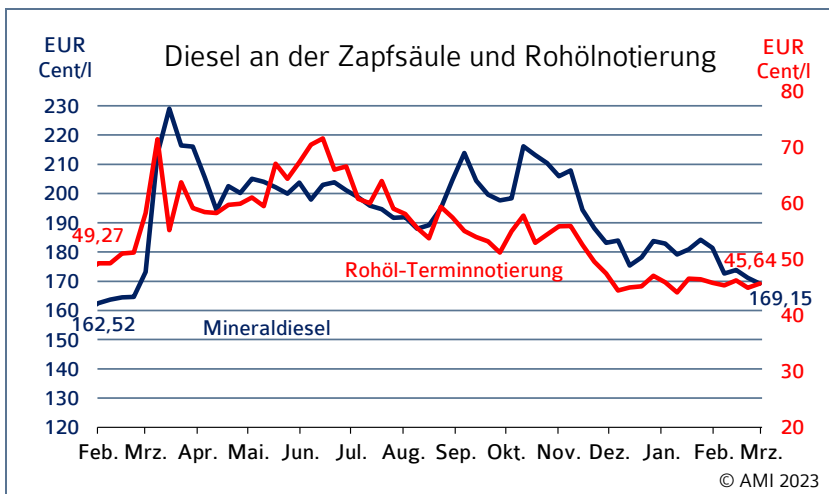
Tankstellenpreise

Im Februar 2023 setzten die Rohölnotierungen ihre rückläufige Tendenz des Vormonats fort. Die straffe Zinspolitik der Notenbanken und der damit verbundenen Sorge einer schwindenden Nachfrage belasteten die Kurse. Auf der anderen Seite wurde der Preisspielraum nach unten durch die Erwartung einer konjunkturellen Belebung Chinas, nach dem Ende der restriktiven Coronapolitik, begrenzt. In der Folge gaben auch die Preise an der Tankstelle nach. Innerhalb eines Monats vergünstigte sich mineralischer Diesel um 12,25 Cent/l auf 169,15 Cent/l.

Verbrauch

Biodiesel

Die Biodieselbeimischung hat sich im Dezember 22 marginal verringert. Wurden im November 22 noch 217.480 t beigemischt, waren es zuletzt nur noch 214.830 t. Gegenüber der Monatsmenge im Vorjahr entspricht das jedoch einem deutlichen Anstieg von 13 %. Der Verbrauch von Dieseldieselkraftstoff verzeichnete indes mit einem Minus von knapp 8 % auf 2,6 Mio. t einen deutlich stärkeren Rückgang, so dass der Anteil der Beimischung gegenüber Vormonat um 0,5 Prozentpunkte auf 7,5 % steigt. Insgesamt wurden 2022 in Deutschland mit 2,5 Mio. t Biodiesel rund 1 % weniger verwendet als im Vorjahr.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2022

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	2022	2021
Biodiesel Beimischung	186,4	205,3	228,6	213,3	205,4	195,0	200,8	213,0	200,2	214,9	217,5	214,8	2.515,6	2.559,7
Dieseldieselkraftstoffe	2.397,8	2.198,1	2.402,9	2.500,9	2.369,5	2.703,8	2.848,0	3.099,5	2.631,9	2.703,2	2.883,8	2.668,4	32.245,4	32.420,5
Biodiesel + Diesel	2.584,1	2.403,4	2.631,5	2.714,2	2.574,9	2.898,8	3.048,8	3.312,4	2.832,2	2.918,1	3.101,3	2.883,2	34.761,0	34.980,2
Anteil Biodiesel in %	7,2	8,5	8,7	7,9	8,0	6,7	6,6	6,4	7,1	7,4	7,0	7,5	7,2	7,3
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	11,5	14,3	8,8	10,4	10,6	11,1	12,4	10,0	9,8	11,3	131,3	157,4
Bioethanol Beimischung	83,8	73,3	86,2	98,1	85,3	80,5	92,1	94,3	87,0	87,0	95,4	88,3	1.054,6	995,2
Summe Bioethanol	94,5	83,6	97,7	112,3	94,1	90,9	102,7	105,4	99,4	97,0	105,1	99,6	1.185,9	1.152,6
Ottokraftstoffe	1.132,9	1.103,2	1.476,4	1.214,1	1.198,5	1.487,8	1.467,1	1.608,5	1.267,1	1.345,7	1.375,1	1.238,5	15.810,1	15.275,7
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.227,4	1.186,9	1.574,1	1.326,4	1.292,6	1.578,7	1.569,8	1.713,9	1.366,5	1.442,8	1.480,2	1.338,1	16.996,0	16.428,3
Anteil Bioethanol in %	7,7	7,1	6,2	8,5	7,3	5,8	6,5	6,2	7,3	6,7	7,1	7,4	7,0	7,0

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

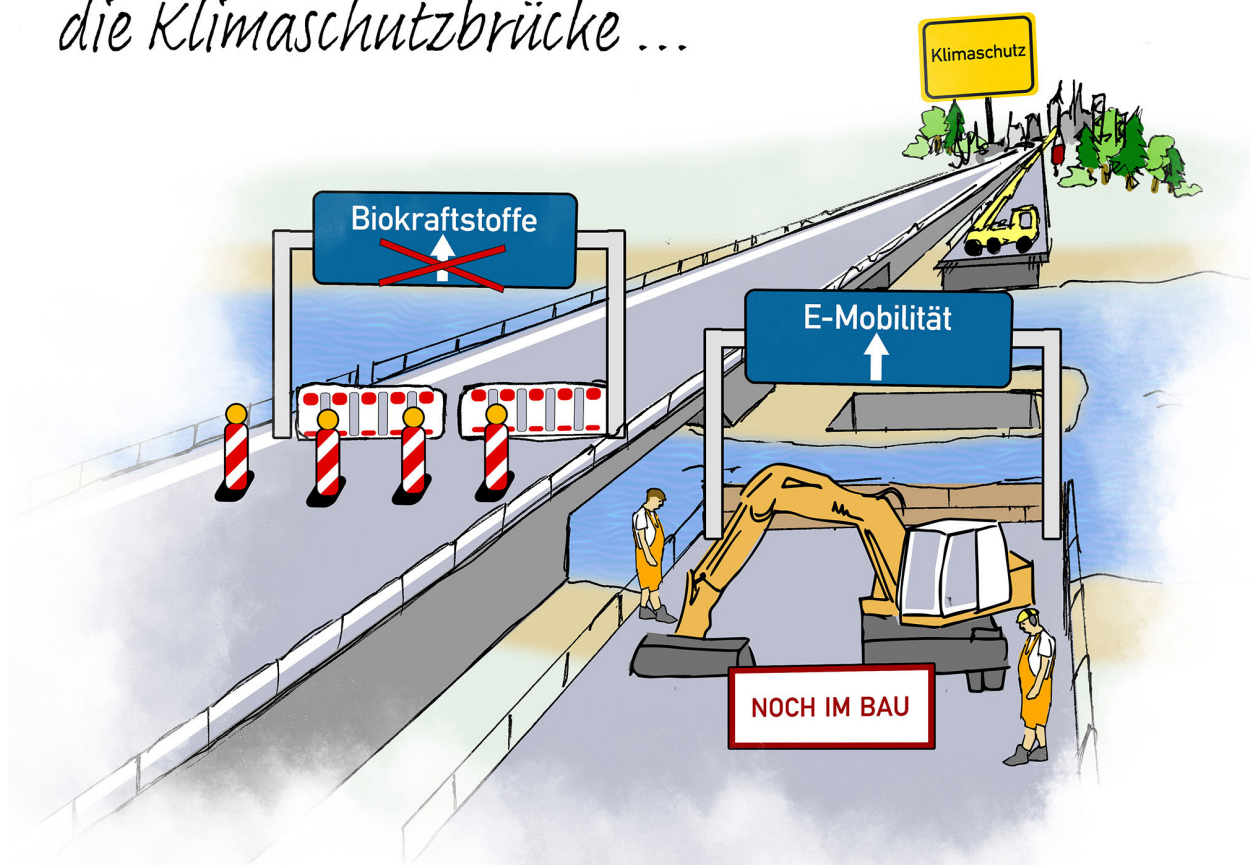
Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol zur Beimischung hat sich im Dezember 22 ebenfalls verringert, wenn auch mit einem Minus von gut 7 % auf 88.330 t etwas deutlicher. Der Einsatz im ETBE nahm demgegenüber um 15 % auf 11.270 t zu und übertrifft damit auch das Vorjahresvolumen um 10 %. Insgesamt werden damit dennoch rund 5 % weniger Bioethanol verbraucht als noch im November 22. Bei einem gleichzeitigen Rückgang des Ottokraftstoffverbrauchs steigt der Beimischungsanteil von Bioethanol um 0,3 auf 7,4 %. 2022 stieg der Gesamtverbrauch von Bioethanol um 3 % auf 1,19 Mio. t. Auch Ottokraftstoff wurde mit ca. 15,81 Mio. t umfangreicher verbraucht.

Schlaglichter

UFOP: Grüne Verkehrspolitik versperrt den Weg zu kostengünstigen CO₂-Einsparungen

Grüne Verkehrspolitik und die Klimaschutzbrücke ...



Grünes Verkehrsparadoxon: Biokraftstoffe als existierende klimafreundliche Brückentechnologie ablehnen, während die E-Mobilität erst noch im Aufbau ist und Millionen Fahrzeuge noch Jahrzehnte auf flüssige kohlenstoffarme Kraftstoffe angewiesen sind.

UFOP e. V.

Mit völligem Unverständnis verfolgen die in Deutschland am Anbau und der Verarbeitung von Raps beteiligten Landwirte und Unternehmen die Gesetzesinitiative der grünen Umweltministerin Steffi Lemke, mit der die Beimischung von Biokraftstoffen innerhalb weniger Jahre unterbunden werden soll. „Wer den Einsatz von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen verbieten möchte und ausschließlich auf E-Mobilität setzt, handelt klimapolitisch verantwortungslos“, so Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP.

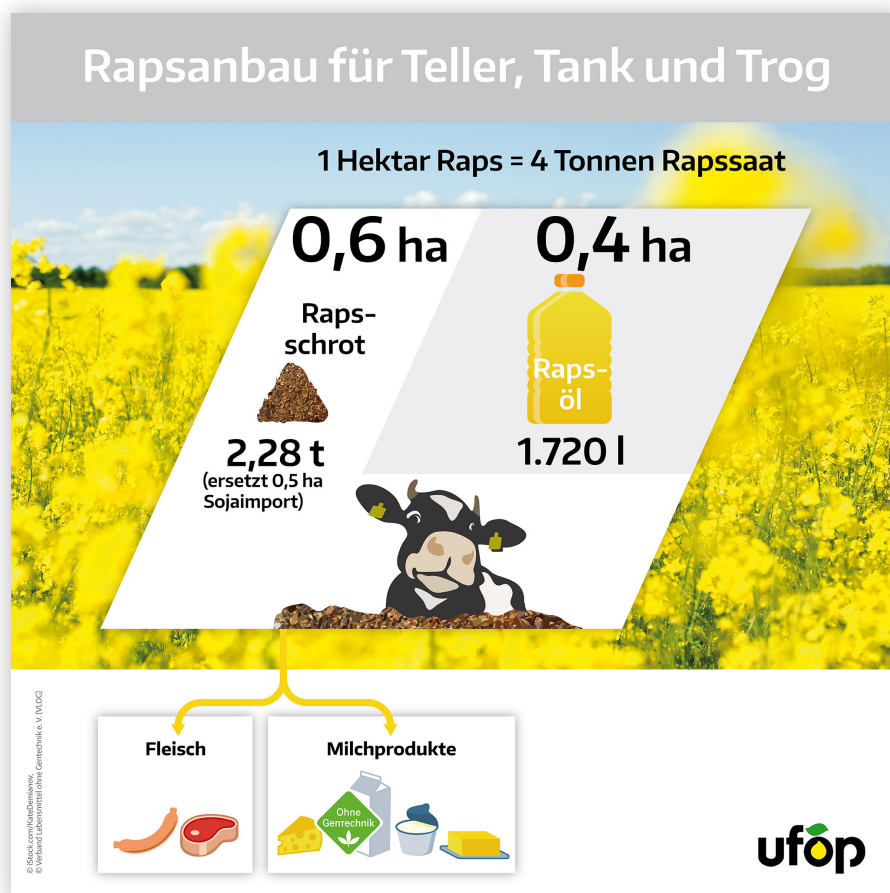
Biokraftstoffe leisten seit Jahren ohne zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und voll versteuert einen enormen Beitrag zum Klimaschutz. Im Straßenverkehr konnten 2021 amtlich bestätigt über 11 Mio. Tonnen CO_{2eq} mit nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen eingespart werden. Bis 2030 könnte deren Beitrag auf insgesamt 175 Mio. Tonnen CO_{2eq} steigen. Biokraftstoffe stellen damit eine Brückentechnologie dar, die den Übergang zur E-Mobilität und den Ausbau der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien – einschließlich der für innovative synthetische Kraftstoffe (e-fuels) erforderlichen Energie – wirkungsvoll

begleitet. Trotz massiver Subventionierung von E-Fahrzeugen ist deren Marktanteil und damit ihre Klimaschutzwirkung noch äußerst begrenzt. Und auch bei einer stetigen Zunahme des Bestands an E-Fahrzeugen werden Pkw und Lkw mit Verbrennungsmotoren noch auf Jahrzehnte hinaus einen hohen Bedarf an Kraftstoffen aufweisen. Die UFOP warnt nachdrücklich vor einer Verabschiedung des Gesetzentwurfs des BMUV, denn wer eine Brücke sperrt, bevor eine neue Brücke fertig ist, muss sich nicht wundern, wenn er sein Ziel nicht erreicht!

Schlaglichter

Biokraftstoffe: Nachhaltige Flächennutzung statt Flächenverbrauch

Die Diskussion um das Verbot von Verbrennungsmotoren ist auf nationaler und europäischer Ebene in vollem Gange. Eng verbunden ist damit die Frage, ob technologisch ausschließlich auf Elektroantriebe gesetzt werden sollte, um einen nachhaltigen und weitestgehend CO₂-neutralen Individualverkehr zu ermöglichen. Neben eFuels, deren Produktion noch über Jahre hinweg ausgebaut werden muss, sind Biokraftstoffe eine bereits im Kraftstoffmarkt eingeführte Maßnahme zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, die in quantitativ relevanten Mengen verfügbar sind. Alleine 2021 konnten durch die Beimischung von bis zu 7 Prozent Biodiesel und bis zu 10 Prozent Bioethanol in Deutschland amtlich bestätigt über 11 Mio. Tonnen CO_{2eq} eingespart werden. Kritiker dieses etablierten und als nachhaltig zertifizierten Einsatzes von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse sprechen dabei häufig von „Flächenverbrauch“, wenn es beispielsweise um die Verwendung von Raps als Rohstoff für die Biodieselproduktion geht.



Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass von Flächenverbrauch für die Biokraftstoffproduktion keine Rede sein könne. „Raps ist die wichtigste heimische Ölpflanze und sie wird niemals ausschließlich für die Herstellung von Biokraftstoffen ‚verbraucht‘. Statt Flächenverbrauch sollte vielmehr von einer nachhaltigen und umfassenden Flächennutzung gesprochen werden, denn jeder der rund 1,2 Mio. Hektar Raps, die derzeit auf deutschen Äckern wachsen, liefert nicht nur Öl, sondern in noch größerem Umfang hochwertiges Protein“, so Arens. Jeder Liter Rapsöl, unabhängig von seiner

Verwendung als Speiseöl oder Energieträger, trägt so in erheblichem Maße auch zur Ernährung von Nutztieren bei, die wiederum in Form von Fleisch und Milchprodukten sowie Eiern zur Humanernährung beitragen. Welche positiven Effekte damit zusätzlich verbunden sind, erläutert Stephan Arens: „Es wird bei der Diskussion über Biokraftstoffe gerne übersehen, dass hierzulande angebauter und verarbeiteter Raps in erheblichem Umfang importiertes Sojaschrot ersetzt. Da in der EU ausschließlich Saatgut angebaut werden darf, das nicht gentechnisch modifiziert wurde, wird so auch eine GVO-freie Milch- und Fleischproduktion ermöglicht.“

Schlaglichter

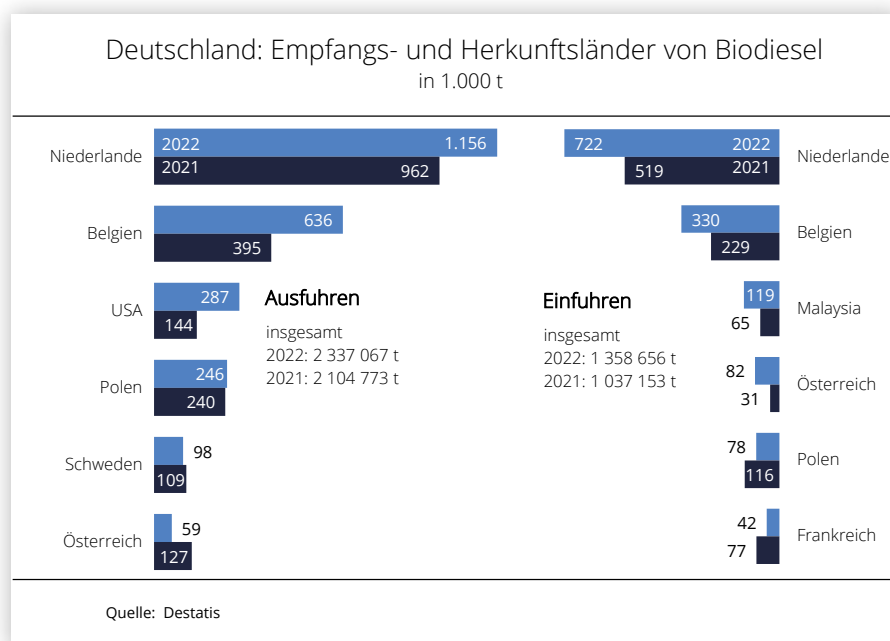
Außenhandel mit Biodiesel auf Rekordniveau gestiegen

THG-Quotenpolitik Treiber für Ein- und Ausfuhren von Biokraftstoffen

Im Jahr 2022 lieferte Deutschland rund 2,3 Mio. t Biodiesel ins Ausland und damit so viel wie noch nie. Gleiches gilt für die Importe, die einen Umfang von 1,4 Mio. t erreichten. Wichtigster Handelspartner, in beide Richtungen, bleiben die Niederlande.

Die Niederlande bleiben mit Abstand wichtigster deutscher Handelspartner für Biodiesel. Sie legten 2022 sogar noch an Bedeutung zu und nahmen mit 1,16 Mio. t rund 21 % mehr Biodiesel ab als im Jahr 2021. Der bisherige Rekordwert aus dem Jahr 2020 wurde sogar um 124.000 t übertroffen. Die Niederlande sind mit dem Standort Rotterdam in Europa die wichtigste Drehscheibe für den internationalen Biokraftstoffhandel. Auch der Handel nach Belgien und Polen hat zugenommen. Belgien, immerhin auf Platz 2 der Empfangsländer, bezog 2022 rund 635.900 t Biodiesel aus der Bundesrepublik und somit 61 % mehr als im Jahr zuvor. Mit 287.200 t fielen die Lieferungen in die Vereinigten Staaten doppelt so hoch aus wie 2021. Insgesamt erreichten die deutschen Biodieselexporte mit 2,34 Mio. t ein neues Rekordniveau bei einer Produktionsmenge von hierzulande ca. 3,2 Mio. t.

Nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) wurde Biodiesel im Jahr 2022 in einem Volumen



von 1,36 Mio. t nach Deutschland eingeführt, 31 % mehr als 2021. Die größten Mengen kamen aus den Niederlanden, Belgien, Malaysia und Österreich. Besonders auffällig ist das Plus der Importe aus Österreich. Mit rund 82.000 t wurde gut anderthalbmal mehr Biodiesel in den deutschen Markt geliefert als im Vorjahr. Aus Malaysia kamen rund 84 % mehr. Mit einem Minus von 45 % sind die Importe aus Frankreich demgegenüber nahezu eingebrochen.

Die deutsche THG-Quotenpolitik ist nach Einschätzung der UFOP der maßgebliche Treiber für diesen intensiven Warenverkehr. Der Evaluations- und Erfahrungsbericht der Bundesanstalt

für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bestätigte diesen ressourcenpolitisch erwünschten Effekt mit den Rohstoffzahlen der auf die Minderungsverpflichtung angerechneten Biokraftstoffmengen. Die UFOP bedauert mit Blick auf die von Bundesumweltministerin Lemke wiederholt angestoßene Initiative zur Abschaffung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse, dass dieser „Effekt“ der THG-Quotenregelung nicht anerkannt werde. Zudem werde nicht berücksichtigt, dass für die Erfüllung der Winterspezifikation praktisch nur Rapsölmethylester (RME) und damit der Rohstoff aus europäischem Anbau aus Qualitätsgründen in Frage komme, betont die Förderunion.

Schlaglichter

Landwirtschaft: Sofort wirksamer Klimaschutz durch erneuerbare Antriebsenergie

Auf der Grünen Woche setzten sich Mitglieder der Plattform „Erneuerbare Antriebsenergie für die Land- und Forstwirtschaft“ mit der Politik und dem Berufsstand zusammen, um die Voraussetzungen, aber auch die Potenziale erneuerbarer Antriebsenergien in der Land- und Forstwirtschaft zu erörtern.

Unter der Moderation von Dr. Edgar Remmele, TFZ Straubing, tauschten sich Vertreter von CLAAS KGaA mbH, CNH Industrial Deutschland GmbH und John Deere GmbH & Co. KG mit Dr. Hans-Jürgen Froese, BMEL und Michael Horper, Plattform-Vorsitzender, darüber aus, wie eine Mobilitätswende in der Land- und Forstwirtschaft gelingen kann.

Professor Dr. Peter Pickel, John Deere, betonte dabei, dass insbesondere bei mittleren und schweren Tätigkeiten in der Landwirtschaft eine dem Diesel ähnliche Leistungsdichte erforderlich ist, die auf absehbare Zeit nur durch flüssige und gasförmige Kraftstoffe geliefert werden kann. „Nachhaltige Biokraftstoffe wie Pflanzenöl oder Biodiesel sind kurzfristig in diesem und auch noch im nächsten Jahrzehnt die einzige Möglichkeit, die CO₂-Emissionen der mobilen Landmaschinen signifikant zu senken, die Krisensicherheit der Landwirtschaft durch Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern zu erhöhen und gleichzeitig auch die Wertschöpfung im ländlichen Raum zu verbessern.“ Gerade flüssige Biokraftstoffe bieten dabei einen bedeutenden Nebengewinn: „Die Produktion von Biokraftstoffen ist gekoppelt an die Produktion von heimischen Proteinträgern (etwa Rapspresskuchen), die Importe aus Übersee substituieren und so zu einem Tank-und-Teller-Szenario beitragen.“ In der Zukunft, aber noch nicht in unmittelbarer Zeit, bewertet er elektrischen Strom als tauglich für die schweren Land- und Forstmaschinen. „Zunehmend, aber mit signifikanter Wirkung



v. li.: Dr. Remmele (TFZ Straubing), Hr. Senghaas (New Holland), Dr. Froese (BMEL), Hr. Ahlbrand (Claas), Hr. Horper (Plattform-Vorsitzender), Prof. Pickel (John Deere)

auf die THG-Emissionen erst langfristig – also nach 2030 – werden elektrifizierte Antriebssysteme eine wesentliche Rolle bei mobilen Landmaschinen spielen.“

Die Aussage von Pickel wurden durch Klaus Senghaas, CNH Industrial Deutschland, bestärkt. „Traktoren und Landmaschinen werden heute überwiegend mit fossilem Diesel betrieben. Das gemeinsame Ziel von Landwirtschaft Landmaschinenindustrie ist in der Zukunft, klimaneutral und unabhängig von fossilen Energien nachhaltig Nahrungsmittel zu erzeugen. Deshalb ist die Entwicklung von Technologien für den Einsatz und die Produktion von erneuerbaren Energien ein wichtiger Bestandteil der New Holland DNA.“ Allerdings, so betont er, braucht es auch hier weniger Hürden durch Bürokratie und praxisferne Limitierungen.

Die Prognose, dass die künftigen steigenden Versorgungsbedürfnisse lediglich durch ein vielseitiges Spektrum von erneuerbaren Antriebsenergien bewerkstelligt werden können, bestätigte auch Patrick Ahlbrand, CLAAS. „Vor dem Hintergrund, dass weitere Produktivitätssteigerungen zur Ernährungssicherung erforderlich sind, wird die Verwendung von nachhaltigen

gen, flüssigen Kraftstoffen aufgrund ihrer hohen Energiedichte auch noch in der nachfolgenden Dekade für mittel bis schwere mobile Anwendungen notwendig sein. Lösungen auf Wasserstoff- oder batterieelektrischer Basis schränken die erforderliche Arbeitszeit drastisch ein, wodurch das Anwendungsspektrum auf leichte Arbeiten im Teillastbereich und hofnahes Arbeiten begrenzt ist.“

Die Forderung der Plattform, Vorsitzender Michael Horper: „Bis Ende 2021 wurde Biokraftstoff, der in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt wird, mit 45 Cent je Liter entlastet. Seit 1. Januar 2022 wird für Biokraftstoffe keinerlei steuerliche Entlastung mehr gewährt, die Energiesteuer für Biokraftstoffe beträgt somit 47,04 Cent je Liter. Dadurch ergibt sich die aus Klimaschutzaspekten absurde Situation, dass nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe eine hohe Steuerbelastung haben und somit einen entscheidenden preislichen Wettbewerbsnachteil bekommen. Das ist ein unhaltbarer Zustand und muss von der Bundesregierung korrigiert werden. Genauso wie die Aussagen von Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir und Bundesumweltministerin Steffi Lemke, dass Biokraftstoffe keine Zukunft haben sollen.“

Schlaglichter

Bayern: Kritik an den Plänen des BMUV zur Abkehr von Biokraftstoffen



**Bayerischer
Bauernverband**

Die Pläne des Bundesumweltministeriums zum Ausstieg aus den Biokraftstoffen bis 2030 bewertet der Bayerische Bauernverband als massiven Rückschritt bei Klimaschutz und das ist mit nichts zu erklären.

„Unsere Klimaziele erreichen wir nur mit Hilfe der Bäuerinnen und Bauern. Die Landwirtschaft ist eine unverzichtbare Säule gegen den Klimawandel. Niemand sonst bietet mehr Lösungen für weniger Treibhausgas-Emissionen. Ohne Biokraftstoffe kann der Verkehrssektor seine Verpflichtungen, Treibhausgase zu minimieren (minus 48 % bis 2030) nicht erfüllen“, sagt Günther Felßner, Präsident des Bayerischen Bauernverbandes BBV. Im Jahr 2021 konnten durch Biokraftstoffe 11,1 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden, im Durchschnitt 84 % Treibhausgase (THG) gegenüber fossilen Kraftstoffen. Elektromobilität reduzierte den Treibhausgasausstoß im gleichen Zeitraum gerade einmal um 25.000 t!

In Deutschland gibt es weder eine Beimischungspflicht für Biokraftstoffe in fossile Treibstoffe noch steuerliche Förderung. Stattdessen setzt die Politik

auf die Verpflichtung zur THG-Reduktion und damit auf Wettbewerb um die beste Klimaschutzleistung. Landwirtschaftliche Biokraftstoffe haben sich als sehr effiziente Klimaschützer erwiesen: Sie erreichen regelmäßig mehr als 80 % THG-Reduktion. Aber auch nicht wettbewerbsfähige alternative Kraftstoffe oder Strom für Elektromobilität werden gefördert, indem deren THG-Einsparung doppelt, oder beim Strom sogar 3-fach, angerechnet werden. Dies bringt dem Klima nichts, verbessert jedoch die Statistik für die THG-Einsparung. Jetzt plant das Bundesumweltministerium (BMUV) den Ausstieg aus Biokraftstoffen bis zum Jahr 2030. Damit das in der Klimastatistik nicht zu sehr auffällt, sollen die Faktoren für die THG-Einsparung noch weiter erhöht werden, beim Strom sogar auf das 4-fache!

Dazu der Bauernpräsident: „Klimaschutz bedeutet für uns mehr als statistische Ziele zu erreichen. Landwirtschaftliche Biokraftstoffe schützen unser Klima tatsächlich und liefern hochwertiges Proteinfutter, zum Beispiel Rapsschrot. Unsere Produktion ist nachhaltig und schließt regionale Kreisläufe: vom Landwirt über die Ölmühle und den Futterproduzenten bis zum Tierhalter. Der Bayerische Bauernverband fordert einen technologieoffenen Wettbewerb zur Reduktion von THG-Emissionen. Jegliche Multiplikatoren, die die tatsächliche Klima-

schutzleistung verbergen, lehnen wir ab. Taschenspielertricks wie die Mehrfachanrechnung von THG-Einsparungen helfen dem Klima nicht. Wir fordern die Bundesregierung auf, die Vorteile der heimischen landwirtschaftlichen Biokraftstoffe endlich anzuerkennen und wieder zur Sachlichkeit zurückzukehren.“

Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger zum Thema: „Ich frage mich, wie Frau Lemke die Klimaschutzziele für den Verkehr erreichen möchte, wenn sie die Biokraftstoffe unter den Tisch kehrt. Das ist niemals zu schaffen. Wir brauchen hier eine Sachdiskussion, keine Ideologie. Ich fordere den Bund zum erneuten Male auf, nicht mit verkrampter Ideologie die Energiewende für Deutschland zu gefährden“, ärgert sich Aiwanger. „Biokraftstoffe haben vergangenes Jahr den CO₂-Ausstoß im Verkehr um über 11 Millionen Tonnen vermindert. Sie leisten einen wichtigen Beitrag, den Treibhausgasausstoß im Verkehr zu reduzieren. Das geplante Aus für Biokraftstoffe aus Anbaupflanzen würde den Klimaschutz im Verkehr um viele Jahre zurückwerfen. Die Menge von aktuell nicht einmal einer Million Elektro-Autos kann die Beimischung von Biokraftstoffen im Bestand nicht kompensieren.“

Alle UFOP-Marktinformationen online: www.ufop.de/marktinfo

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 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

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.