

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	22. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	368,00	366,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	380,00	388,00	↘
Rapsöl	795,00	775,00	↗
Rapsschrot	273,00	266,00	↗
Rapspresskuchen*	365,00	360,00	↗
Paris Rapskurs	399,75	393,25	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	152,27	153,48	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	156,90	156,63	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	70,10	72,91	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Erzeugerpreise im Mai für Raps weiter rückläufig, drehen zuletzt jedoch ins Plus
- Der Handel ruht auch weiterhin, Marktteilnehmer verharren in Zurückhaltung und warten die weitere Entwicklung ab
- US-Sojabohnen im Auf und Ab, Rekordernte in Brasilien vergrößert globales Angebot

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise ziehen an, Kaufinteresse belebt sich
- Sojaschrotpreise geben nach, umfangreiches Angebot übertrifft Nachfrage

Pflanzenöle

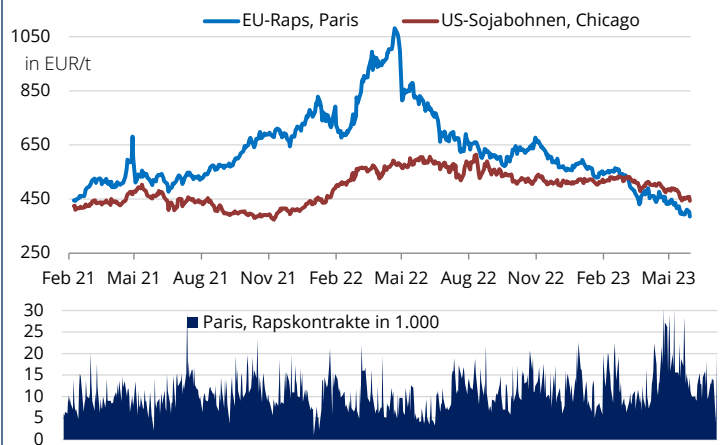
- Rapsöl rutscht im Sog rückläufiger Rohstoffnotierungen unter Linie von 800 EUR/t
- Palmöl tendiert schwächer, Erwartung einer deutlichen Produktionssteigerung in Malaysia belastet

Kraftstoffe

- Preisrutsch am Biodieselmart, verhaltene Nachfrage bei reichlichem Angebot
- Rohöl mit kräftigen Kursschwankungen

Grafik der Woche

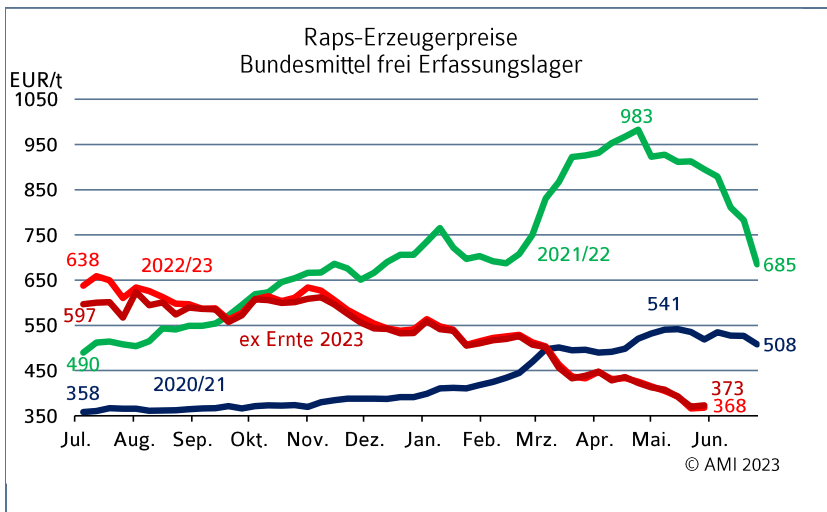
Schlusskurse Ölsaaten und Kontraktabschlüsse in Paris



Quelle: CME, NYSE Liffe, AMI

Anmerkung: US-Kurs umgerechnet

Marktpreise



Raps

Die anhaltende Preisschwäche lässt Marktteilnehmer auch weiterhin abwarten. So agieren Käufer zurückhaltend und decken lediglich den vorderen und dringenden Bedarf, von nennenswerten Umsätzen kann hier jedoch kaum gesprochen werden. Ebenfalls kaum Beachtung finden Vorkontrakte auf die Ernte 23. So wird auch hier in der Hoffnung auf weitere Preisrücknahmen vorerst in abwartender Haltung verharret. Auch wenn sich die Forderungen zuletzt leicht befestigt haben. Die bislang gut entwickelten Feldbestände leiden unter der Trockenheit und weisen insbesondere auf leichten Böden erste Trockenschäden auf.

Rapsöl

Am heimischen Rapsölmarkt ging es im Mai 23 weiter abwärts. Mit aktuell 795 EUR/t werden für prompte Partien fob deutscher Mühle rund 95 EUR/t weniger verlangt als noch Ende April. Zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr kostete Rapsöl mit 2.065 EUR/t noch mehr als das Doppelte. Damit rutschen die Forderungen erstmals seit Ende August 20 wieder unter die Linie von 800 EUR/t, auch wenn sie sich zuletzt wieder etwas berappeln konnten.

Rapsexpeller

Die Gebote für Rapsexpeller fob Norddeutschland beendeten im Mai 23 ihre Abwärtsbewegung und legten zu. So werden für prompte Partien zuletzt 365 EUR/t gefordert und damit 5 EUR/t mehr als noch vier Wochen zuvor. Besonders die Nachfrage nach prompten Partien hat sich deutlich belebt, was die Preise stützt. Zudem bereiten sich die Mühlen auf die routinemäßigen Wartungsarbeiten vor. In der Folge decken Marktteilnehmer bereits jetzt den zeitnahen Bedarf, um etwaige Engpässe zu vermeiden. Ware aus der neuen Ernte wird nur verhalten nachgefragt, da angesichts der Aussicht auf eine große Ernte in der EU die Versorgung gedeckt sein dürfte.

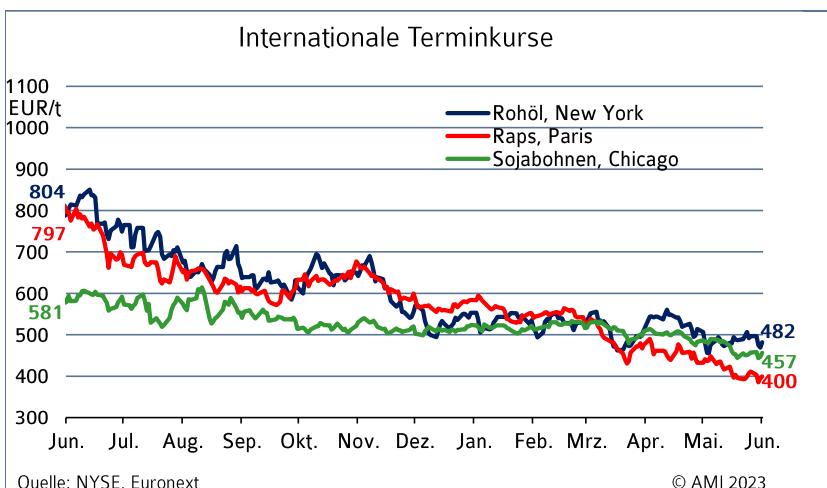
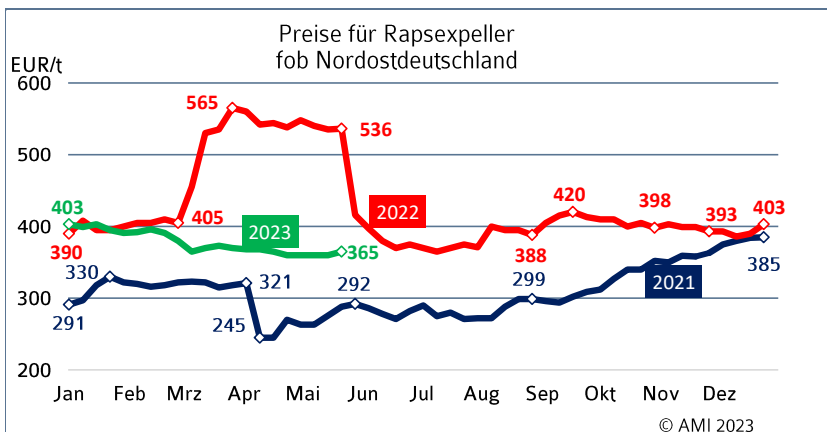
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise können ihr Niveau im Mai nicht halten und geben kräftig nach. Mit 152 Cent/l werden rund 12 Cent/l weniger genannt als noch Ende April. Grund dafür ist insbesondere die äußerst verhaltene Nachfrage. Gleichzeitig ist das Angebot am deutschen Markt aber auch aus Übersee überaus reichlich, was die Forderungen zusätzlich unter Druck setzt.

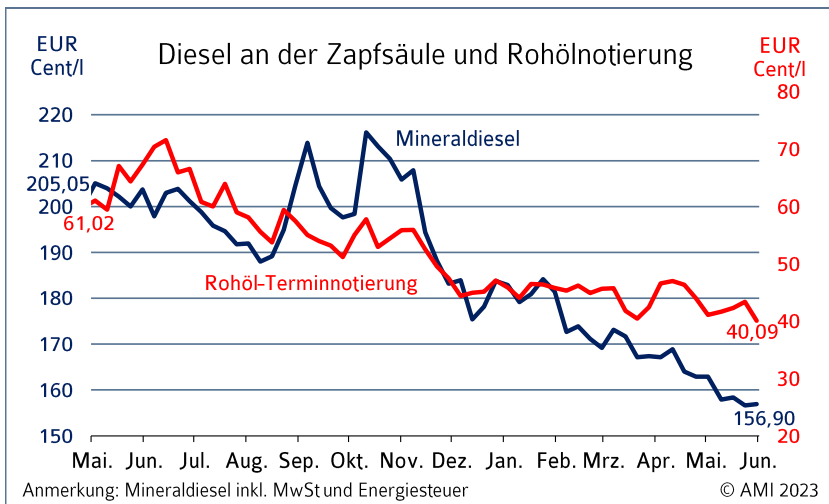
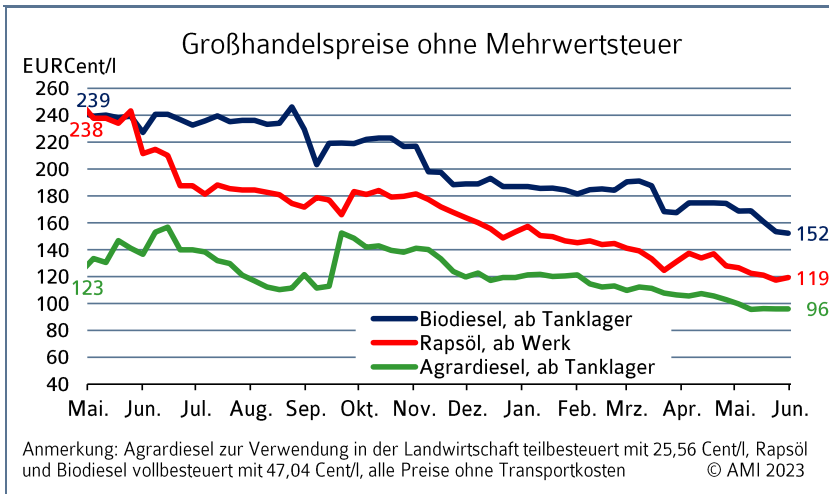
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 31.05.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2022 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	380	273	795	855
Vorwoche	388	266	775	867

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023 in 1.000 t				kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	621,4	630,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.261,9	2.385,4	2.780,4	7.440,0	7.836,1
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	8.061,3	8.467,0
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	7,7	7,5
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	28,1	32,6
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	239,7	245,2
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	267,7	277,9
Ottomotorkraftstoffe	1.208,5	1.239,9	1.398,0	3.839,8	3.669,5
Otto- + Bioethanolmotorkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	4.107,5	3.947,4
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	6,5	7,0

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

Erklärungen für Abkürzungen und Fachbegriffe finden Sie unter: www.ufop.de/glossar

Tankstellenpreise

Die Rohölkurse bewegten sich im Mai Auf und Ab, standen jüngst allerdings wieder unter Druck. Ausschlaggebend waren die trüben Konjunkturdaten aus China. Des Weiteren scheint Russland entgegen der ursprünglichen Planung seine Rohölförderung nicht signifikant gesenkt zu haben. Indes bewegen sich die Gebote für mineralischen Diesel im Mai weiter nach unten. So wurden zuletzt 156,90 Cent/l aufgerufen und damit 16 Cent/l weniger als noch Ende April.

Verbrauch

Biodiesel

Im 1. Quartal 23 stieg der Verbrauch von Kraftstoff B7 auf gut 7,4 Mio. t, bleibt damit allerdings 5 % hinter dem Vorjahresvolumen zurück. Vor allem der März 23 toppte mit über 3 Mio. t die bisherigen Absatzmengen im Kalenderjahr. Der Biodieserverbrauch nahm im März gegenüber Vorjahresmonat um 0,3 % auf 236.760 t marginal zu. Die Quartalsmenge lag mit gut 621.360 t demgegenüber fast 2 % unter Vorjahresvolumen. Da im gleichen Zeitraum die eingesetzte Dieselmenge gegenüber Vorjahreszeitraum um 5 % zurückging, erhöhte sich der volumetrische Beimischungsanteil von Biodiesel von 7,5 auf 7,7 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol und ETBE verzeichneten im März 23 im Vergleich zum Vormonat eine Zunahme von knapp 2 %. Die Monatsmenge von 88.680 t weist gegenüber Vorjahresmonat jedoch ein Minus von fast 10 % auf. Gleichzeitig stieg der Verbrauch von Ottomotorkraftstoff gegenüber März 22 um gut 7 % auf 1,4 Mio. t. Infolgedessen reduzierte sich der Beimischungsanteil im März 23 gegenüber Vorjahr von 7 auf 6,5 %. Da in den ersten drei Monaten 2023 weniger fossiler aber mehr Biokraftstoff verbraucht wurden, erreicht die Gesamtmenge im 1. Quartal 23 gut 4,1 Mio. t und ist damit 4 % größer als im Vorjahreszeitraum.

Schlaglichter

Branchenübergreifend großes Interesse beim 9. BBE/UFOP-Fachseminar



9. BBE/UFOP-Seminar (Hybrid), insgesamt 170 Teilnehmende diskutierten u.a. aktuelle Regelungen zur Umsetzung der RED II / III

Über 170 Teilnehmende bestätigten das große und branchenübergreifende Interesse an dem neunten gemeinsam vom Bundesverband Bioenergie e. V. (BBE) und der UFOP veranstalteten Fachseminar „Nachhaltigkeit alternativer Kraftstoffe“. Das Tagungsprogramm am 11. Mai 2023 umfasste erstmals alle auf nationale und zukünftig in der EU für Klimaschutz- bzw. Quotenverpflichtungen anrechenbare Optionen alternativer Kraftstoffe. Dr. Claus Keller, S&P Global, führte mit einer Bestandsaufnahme zur globalen Produktions-, Absatzsituation und Preisentwicklung an den internationalen und europäischen Biokraftstoffmärkten in die Tagung ein. Es folgten Vorträge von Marco Zühlke, Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie, (VDB) und Lars Hummel, e-fuel Alliance e. V., zum Sachstand der Regelungen zur Umsetzung der RED II bzw. der aktuell im Trilogverfahren beschlossenen Regelungsgegenstände der geänderten Richtlinie (RED III).

Vor dem Hintergrund der aktuell auch über die Presse bekannt gewordenen Verdachtsfälle von Betrug bei Importen von Biodiesel aus Abfallölen für die Doppelanrechnung auf die THG-Quotenverpflichtung, informierte Andreas Feige, Geschäftsführer ISCC GmbH, über die aktuell durchgeführten und geplanten

Maßnahmen zur Verschärfung der Dokumentationsanforderungen und Vorortkontrolle. Nina Gutsche, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, BLE, erläuterte den Stand zur nationalen Datenbank Nabisy und insbesondere die aktuelle Entwicklung bei der Implementierung der Unionsdatenbank UDB). Gutsche kritisierte die unzulängliche Kommunikation zwischen der zuständigen Stelle der EU-Kommission und den nationalen Behörden und erinnerte daran, dass sich alle Unternehmen der Warenkette in die UDB registrieren müssen, auch der Agrarhandel als erste Schnittstelle in der Warenkette.

Vor diesem Hintergrund stellte Peter Jürgens, Geschäftsführer REDcert GmbH, die erforderlichen Änderungen im REDcert-Zertifizierungssystem infolge der Umsetzung des Delegierten Rechtsaktes (2022/966) zur RED II vor. Jürgens unterstrich das mit diesem Rechtsakte für alle zugelassenen Zertifizierungssysteme geschaffene „level-playing-field“. Die hiermit erzwungene Harmonisierung der Systemanforderungen schaffe den erforderlichen Gleichklang bspw. in der Anrechnung von Bodenkohlenstoff beim Rohstoffanbau. Mathias Edel, Erneuergas und Benedikt Wirmer, en2x, erläuterten die Funktionsweise

des THG-Quotenhandels bei bestehenden Optionen (flüssige Biokraftstoffe / Biomethan) und dessen Bedeutung als Anreizwirkung für den Marktzugang neuer synthetischer Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom. Prof. Dr. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x, schloss die Vortragsreihe ab mit dem Thema: Dekarbonisierung des Verkehrs – eine Bestandsaufnahme zur „physischen“ Herausforderung – was ist möglich und machbar? Prof. Küchen erläuterte den grundsätzlichen Energiemengenbedarf vor dem Hintergrund der nationalen Strategie zur Elektrifizierung des Verkehrs- und Gebäudesektors. Deutschland bleibe deshalb ein Energieimportland, die notwendige Diversifizierung und Nutzung aller THG-Minderungsoptionen müsse die Basis sein die Klimaschutzziele zu erreichen.

Tagungsunterlagen erhältlich:

Ab jetzt sind für alle Interessierten auch die elektronischen Tagungsunterlagen mit den 9 Präsentationen der Vorträge gegen eine Gebühr von 90,00 EUR zzgl. Mehrwertsteuer erhältlich. Wenn Sie Interesse an den Präsentationen haben, kontaktieren Sie uns per Mail mit einer verbindlichen Bestellung (bitte an wunsch@bioenergie.de).

Schlaglichter

Bayerische Staatsregierung fordert Bund zu mehr Einsatz für Biokraftstoffe auf

„Nur mit Kraftstoffen der Zukunft Klimaziele erreichbar“ – Ministerin Michaela Kaniber und Minister Hubert Aiwanger fordern Bund zu mehr Einsatz für Biokraftstoffe auf

Die Bayerische Staatsregierung hat den Bund aufgefordert, sich mehr für die Kraftstoffe der Zukunft einzusetzen. Wie Agrarministerin Michaela Kaniber und Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger sagten, bestehe vor allem im Verkehrssektor seit Jahren großer Handlungsbedarf, um die Klimaschutzziele einzuhalten. Laut Bundes-Klimaschutzgesetz muss der Verkehrssektor seine jährlichen THG-Emissionen um 65 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente bis 2030 senken. Biokraftstoffe leisten mit einem Anteil von rund 87 Prozent an allen erneuerbaren Energien im Verkehr den Hauptbeitrag zum Klimaschutz im Verkehr. Sie haben 2021 den CO₂-Ausstoß im Verkehr um über 11 Millionen Tonnen vermindert. Deshalb ist es nach Überzeugung der beiden Kabinettsmitglieder zwingend geboten, die Biokraftstoffe stärker zu nutzen. Agrarministerin Michaela Kaniber: „Die Biokraftstoffe sind unerlässlich, um den Ausstoß der Treibhausgase im Verkehr zu reduzieren und damit den Klimazielen näher zu kommen. Dazu muss aber der Bund einerseits offen sein für alle Optionen, auch für neue Technologien, und darf dabei nicht die herkömmlichen Biokraftstoffe schlichtweg ausbremsen, wie es derzeit der Fall ist“, sagte Ministerin Kaniber. So setze sich Bayern seit Jahren im Bundesrat für sogenannten „paraffinischen Diesel“ ein, einen synthetischen Kraftstoff, der aus Pflanzenölen, Abfällen und Reststoffen hergestellt wird und dem fossilen Dieselmotorkraftstoff praktisch

gleichwertig ist. „Wir brauchen sinnvolle Lösungen für den Personenverkehr, der Bund muss hier endlich in die Gänge kommen“, so Kaniber.

Wirtschafts- und Energieminister Hubert Aiwanger: „Bayern hat schon lange die Bedeutung von Biokraftstoffen erkannt. Wir fordern auch vom Bund sich für die Biokraftstoffe einzusetzen. Deutschland muss alles daransetzen, den Ausstoß der Treibhausgase im Verkehr zu reduzieren. Der Weg hierzu muss über die Biokraftstoffe erfolgen.“ Das geplante Aus für Biokraftstoffe aus Raps und Mais würde den Klimaschutz im Verkehr um viele Jahre zurückwerfen, erklärte Aiwanger: „Fortschrittliche Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen sind wichtig für die Energiewende. Sie können aber die große Menge der Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen noch nicht ersetzen.“

Allein schon aus Klimaschutzgründen ist es nach Ansicht der Agrarministerin auch dringend erforderlich, in der Land- und Forstwirtschaft verwendete Biokraftstoffe wieder steuerlich zu begünstigen. Der Bund hatte eine entsprechende Regelung zum Jahresende 2021 ohne Not auslaufen lassen. „Es ist völlig unverständlich, dass die Bundesregierung einen Kraftstoff nicht nutzen will, der mehr als 80 Prozent Treibhausgase im Vergleich zu fossilem Diesel einspart, zudem die Futtermittelabhängigkeit von Drittstaaten reduziert und auch dabei auch noch die Biodiversität erhöht“, so die Landwirtschaftsministerin.

Bei der Herstellung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse fallen Nebenprodukte wie Rapschrot oder Schlempe an. Diese Koppelprodukte sind wertvolle Eiweiß-

futtermittel, der Rest kann als Dünger oder energetisch in einer Biogasanlage genutzt werden. Gerade Glycerin wird in der Lebensmittelindustrie, der chemischen Industrie und der Medizin verwendet. Kaniber und Aiwanger sind sich hier einig: „Wenn Biokraftstoffe in Deutschland nicht mehr hergestellt werden dürfen, müssten wir Soja-Futtermittel für Tiere und chemische Produkte wie Glycerin importieren. Das wäre total kontraproduktiv für die Energiewende und den Klimaschutz.“

Gerade der Verkehrssektor stehe in der Pflicht, die Klimaschutzziele einzuhalten und die Emissionen deutlich zu reduzieren. Trotz dieser großen Herausforderung schlage der Bund allen Ernstes vor, die Beimischung von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen bis spätestens 2030 komplett zurückzuführen. Michaela Kaniber: „Das ist ein Irrweg. Wenn es der Bundesregierung ernst ist mit der Energiewende und Schutz unseres Klimas, dann muss sie endlich auch die Chancen der Biokraftstoffe offen nutzen. Es geht um viel, darum darf die Ampel vernünftige und naheliegende Lösungen nicht einfach aus ideologischen Gründen blockieren.“

Aiwanger betonte: „Ich setze auf Technologieoffenheit für die Zukunft des Verkehrs. Angesichts der hochgesteckten Ziele im Verkehrssektor müssen alle Optionen ihren Platz haben: Biokraftstoffe, Elektromobilität, Wasserstoff und auch synthetische Kraftstoffe. Bayern gehört im bundesweiten Vergleich zur Spitzengruppe, was die Forschungen im Bereich Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe angeht.“

Schlaglichter

21. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität: Kraftstoffe der Zukunft 2024 – Call for Papers: Vorträge bis 9. Juni einreichen!

Die Veranstalter des Fachkongresses - der Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE), die UFOP, der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBe), der Fachverband Biogas e.V. (FvB) und der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) - laden Sie herzlich ein, am Veranstaltungsprogramm mitzuwirken und [Vortragsvorschläge einzureichen](#).

Sie sind Experte im Bereich Biokraftstoffe, alternative Kraftstoffe und erneuerbare Mobilität? Gibt es ein Thema, das Sie vorstellen und diskutieren möchten? Oder sind Sie an einem Projekt beteiligt, dessen Ergebnisse für unsere Kongress-Teilnehmer interessant sind?

Sollten Sie Interesse haben, einen Vortrag in einer der zahlreichen Fachforen im Rahmen des 21. Fachkongresses für erneuerbare Mobilität zu halten, möchten wir Sie bitten, die folgenden Felder auszufüllen und Ihren Abstract in deutscher oder englischer Sprache einzureichen. Über die Aufnahme Ihres Vorschlages entscheidet der Kongressbeirat. Eine erste Rückmeldung zu den eingereichten Vorträgen erhalten Sie voraussichtlich bis Ende Juli 2023.

Wichtige Informationen zu Ihrem Vortrag

Je Fachforum finden 4 Vorträge à 20 Minuten statt. Verständnisfragen werden direkt nach jedem Vortrag gestellt. Eine ausführliche Diskussion findet voraussichtlich am Ende jeder Session mit dem Moderator und allen Rednern der Session statt.

KRAFTSTOFFE DER ZUKUNFT

www.kraftstoffe-der-zukunft.com

21. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität | Kraftstoffe der Zukunft 2024
22. – 23. Januar 2024 in Berlin

TREFFPUNKT DER ERNEUERBAREN KRAFTSTOFFBRANCHE

700 Teilnehmende
15 Sessions
75 Redner

Themen:

- Klimafreundliche Mobilität
- Biokraftstoffe und eFuels
- Mobilitätskonzepte in Kommunen & für Flotten
- Alternativen für Schiff-, Flug- und Schwerlastverkehr

#fuels2024 NAVIGATOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT!

Jetzt Partner werden!

Veranstalter **BBE** | BUNDESVERBAND Bioenergie e.V. **ufop** **BDB^e** | Fachverband BIOGAS **VDB** Gefördert durch **rentenbank**

Jetzt Partner werden!

Begleitende Ausstellung „Marktplatz der Zukunft“ zum Fachkongress

Darüber hinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihr Unternehmen oder Ihre Organisation einem Fachpublikum sowie zahlreichen Experten der Kraftstoff- und Bioenergie-Branche über ein [Ausstellungs- und Beteiligungsangebot](#) „Marktplatz der Zukunft“ zu präsentieren. Frau Elisa Kastner, Referentin für Veranstaltungen & Marketing informiert Sie gerne zu den Details: Tel.: 030 27 58 179 25 oder kastner@bioenergie.de.

Schlaglichter

TFZ prüft Biodiesel-Verwendung auf den Bayerischen Staatsgütern

„Eine zukunftsfähige Landwirtschaft muss unabhängig von Mineralölimporten sein“, sagt Dr. Edgar Remmele, stellvertretender Leiter des Technologie- und Förderzentrums (TFZ). Heimischer Biodiesel aus regionalen Öl- und Eiweißpflanzen oder aus Altspeiseölen könne Diesel ersetzen und zum Klimaschutz beitragen. Mit einem Forscherteam untersucht Remmele die Einsatzmöglichkeiten von Biodiesel auf den Bayerischen Staatsgütern (BaySG). Der Landmaschinenhersteller Claas stellt hierfür einen AXION 830-Traktor zur Verfügung, der am Donnerstag übergeben wurde.



Setzen sich für klimafreundliche Traktoren ein: Vertreter des TFZ, der BaySG und CLAAS. (V.l.n.r.: Andreas Kiener, Betriebsleiter Almesbach, BaySG, Dr. Fritz Zehetmair, Leiter Geschäftsfeld Landwirtschaft, BaySG, Patrick Ahlbrand, Manager für Produktstrategie, Claas, Dr. Edgar Remmele, stellvertretender Leiter TFZ, Dr. Johannes Ettl, Projektmitarbeiter, TFZ).

Ziel der bayerischen Staatsgüter ist es, bis in fünf Jahren nur noch Maschinen zu nutzen, die klimafreundliche Kraftstoffe im Tank oder erneuerbaren Strom in der Batterie haben. „Im Laufe des Jahres 2023 sollen alle Maschinen mit emissionsarmen Kraftstoffen betrieben werden, mit dem Claas-Traktor kommen wir dem einen Schritt näher und fördern die Weiterentwicklung klimaneutraler Technologien“, so Dr. Fritz Zehetmair, Leiter Geschäftsfeld Landwirtschaft der BaySG.

„Die größte Herausforderung bei alternativen Antriebskonzepten stellt immer noch die Sicherstellung notwendiger Reichweiten bei praxistauglichem Gewicht und Bauraum dar. Vor dem Hintergrund, dass weitere Produktivitätssteigerungen zur Ernährungssicherung erforderlich sind, wird die Verwendung von nachhaltigen

flüssigen Kraftstoffen aufgrund ihrer hohen Energiedichte auch noch in der nachfolgenden Dekade für mittelschwere bis schwere mobile Anwendungen notwendig sein. Deshalb freuen wir uns, zusammen mit dem TFZ die Möglichkeiten zum Einsatz von Biodiesel zu erforschen“, erklärt Patrick Ahlbrand, Manager für Produktstrategie bei Claas.

Klimafreundlicher Biodiesel wird in großen Mengen in Deutschland produziert, ist genormt und findet heute hauptsächlich als Beimischkomponente in Dieselmotoren Verwendung. „Wer Biodiesel heute noch mit dem Duft nach Pommes Frites in Verbindung bringt, ist schon lange nicht mehr auf dem neuesten technischen Stand“, stellt Remmele fest. Die Wissenschaftler des TFZ wollen in Zusammenarbeit mit dem italienischen Motorenzulieferer

FPT Industrial aus Turin untersuchen, ob der Claas-Traktor mit dem erneuerbaren Kraftstoff sowohl am Prüfstand als auch bei der Feldarbeit alle gesetzlichen Emissionsanforderungen erfüllt. Darüber hinaus soll getestet werden, ob Biodiesel als Reinkraftstoff eine praxismgerechte Alternative für Landtechnik-Dieselmotoren neuester Generation mit komplexer Abgasnachbehandlung ist.

Claas beteiligt sich an den Untersuchungen mit der kostenlosen Überlassung des Biodiesel-Traktors für einen Zeitraum von zwei Jahren. Das bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten unterstützt die BaySG finanziell beim Neuerwerb und bei der Umstellung von landwirtschaftlichen Maschinen auf alternative Antriebssysteme und fördert die Begleitforschung durch das TFZ.

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

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Öl- 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.