

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Erzeugerpreise für Raps legen zu
- Mit dem Näherrücken der Ernte 24 blicken Marktteilnehmer vor allem auf die Wetterkarten
- US-Sojabohnen auf Monatssticht mit Plus, ungünstige Ernte- bzw. Vegetationsbedingungen in Brasilien und Argentinien bestimmen das Marktgeschehen

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot kann 10-Monatshoch nicht halten
- Sojaschrotpreise fester, Besorgnis über die südamerikanische Sojaernte stützt, aber geringes Kaufinteresse dämpft Preisanstieg

Pflanzenöle

- Rapsöl knackt die Marke von 1.000 EUR/t
- Schwankende Palmöl tendenziell fester, obwohl Vorräte bei steigender Produktion anschwellen

Kraftstoffe

- So gut wie kein Kaufinteresse am Biodieselmärkte
- Unerwartet hohe US-Vorräte drücken Rohölkurse

Preistendenzen

Mittelwerte	22. KW	Vorwoche	Tendenz
-------------	--------	----------	---------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	441,06	432,75	↗
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	477,00	467,00	↗
------	--------	--------	---

Rapsöl	1.000,00	988,00	↗
--------	----------	--------	---

Rapsschrot	312,00	293,00	↗
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	325,00	325,00	→
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	488,25	479,25	↗
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.

Biodiesel	167,15	164,62	↗
-----------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Diesel	162,40	165,60	↘
--------	--------	--------	---

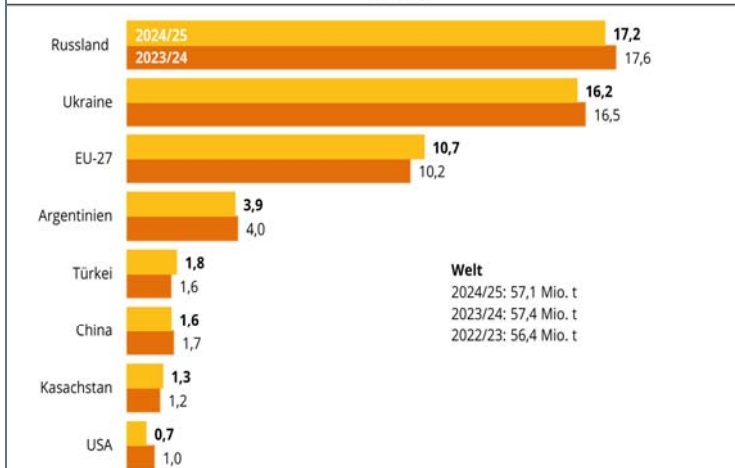
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	79,83	79,26	↗
--------------	-------	-------	---

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

Grafik der Woche

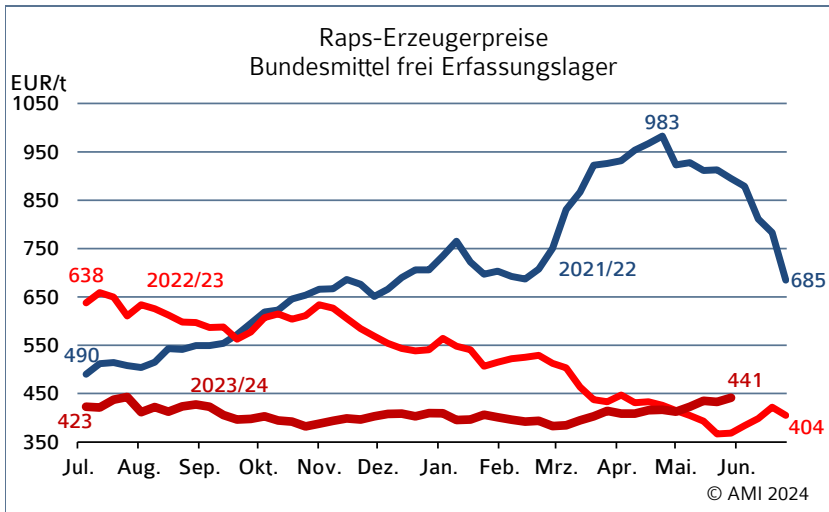
Ernteschätzung für Sonnenblumenkerne
in Mio. t



Quelle: IGC

Anmerkung: 2023/24 geschätzt, 2024/25 Prognose

Marktpreise



Raps

Die festeren Rapspreise konnten die Abgabebereitschaft der Erzeuger merklich beleben. Das attraktive Preisniveau wird sowohl zur Vermarktung der Restmengen der alten Ernte als auch zum Abschluss von Vorkontrakten genutzt. Im Mittelpunkt bleiben mit dem Näherücken der Ernte die Witterungsbedingungen. Die Rapsfeldbestände entwickeln sich bei uneinheitlichen Niederschlagsmengen und Bodentyp sehr heterogen, zum Teil gibt auch durch Schädlingsbefall Probleme.

Rapsöl

Die Rapsölpreise kletterten zum Ende des Monats erstmals seit Anfang Oktober 23 wieder über die Linie von 1.000 EUR/t. Preistreibender Faktor waren die festen Rapskurse der Pariser Börse. Die Umsätze bleiben angesichts der verhaltenen Nachfrage gering. Potenzielle Käufer sowohl aus dem Energiesektor – hier bieten die Margen aktuell keinen Anreiz zum Kauf – als auch der Lebensmitteleinzelhandel agieren zurückhaltend. Selbst Handelsunternehmen gehen davon aus, dass mit Beginn der Rapsernte Preisrücknahmen wahrscheinlich sind.

Rapsexpeller

Im Monatsverlauf legten die Gebote für Rapsexpeller kräftig zu, erreichten mit 340 EUR/t sogar den höchsten Stand seit Ende Juli 23. Die Gewinne konnten allerdings nicht gehalten werden, so fielen die Preise für prompte Partien mit 325 EUR/t jüngst wieder auf das Niveau von vor vier Wochen zurück. Das knappe Angebot für vordere Lieferpositionen kann die Preisverluste nur bedingt begrenzen. Viel los ist am Markt nicht, Feiertage und die zwischenzeitlich feste Preisentwicklung limitierten den Umsatz.

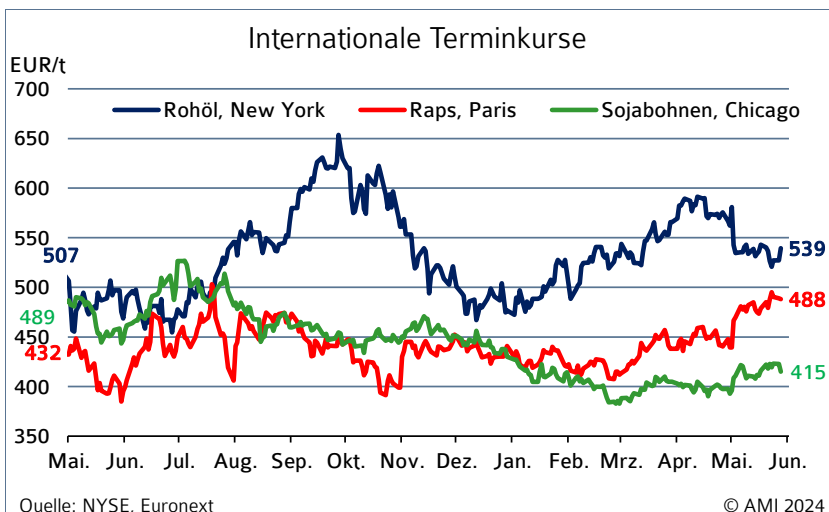
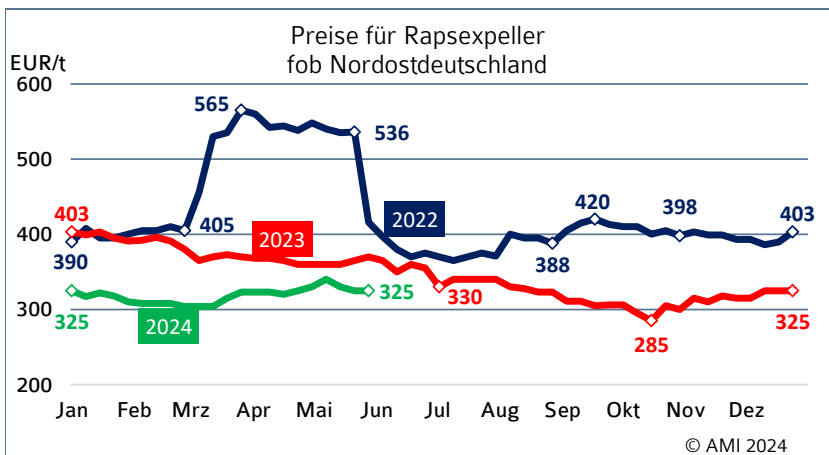
Großhandelspreise

Für die Biodieselpreise geht es auf Monatsicht 3,6 % aufwärts. Das Vorjahrsniveau wird lediglich um 0,9 % verfehlt. Ausschlaggebend für das Monatsplus ist allerdings nicht die Nachfrage. Die blieb im Mai, in Erwartung der avisierten Angebotswelle an Sommerware, äußerst zurückhaltend. Einzig die zwischenzeitlich festen Rohölnotierungen boten den Kassapreisen etwas Unterstützung.

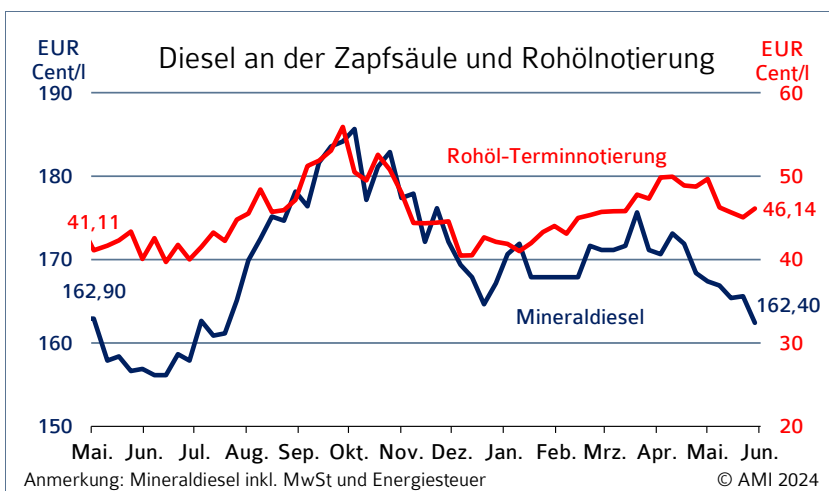
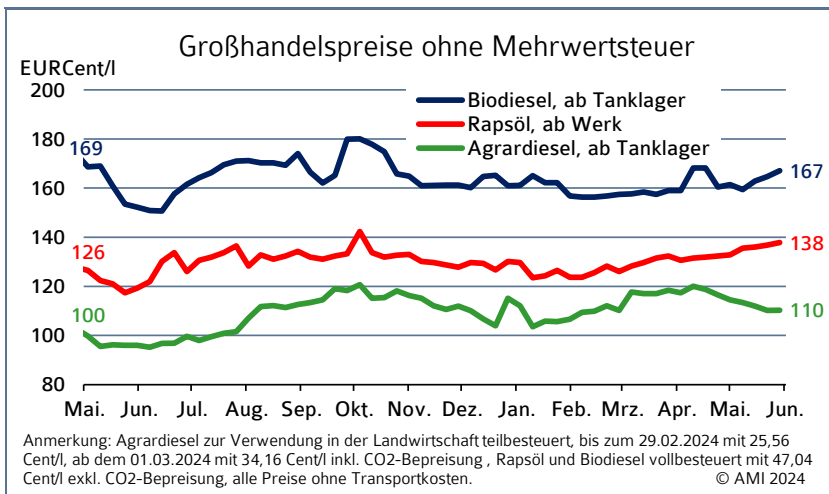
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 29.05.2024, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	477	312	1 000	926
Vorwoche	467	293	988	916

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



Hinweis: Zum Redaktionsschluss lag die aktualisierte Tabelle der BAFA nicht vor, daher anbei Kommentar und Tabelle entsprechend dem Bericht 05/2024.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2024 in 1.000 t

	kumuliert		
	Jan.	2024	2023
Biodiesel Beimischung	189,4	189,4	199,8
Dieselmotoren	2.083,2	2.083,2	2.165,1
Biodiesel + Diesel	2.272,6	2.272,6	2.364,9
Anteil Biodiesel in %	8,3	8,3	8,5
Bioethanol ETBE a)	6,8	6,8	9,6
Bioethanol Beimischung	99,0	99,0	81,0
Summe Bioethanol	105,8	105,8	90,6
Ottomotoren	1.200,8	1.200,8	1.177,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.306,5	1.306,5	1.268,1
Anteil Bioethanol in %	8,1	8,1	7,1

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen schlossen nach Tagesschwankungen von -3,27 bis +1,61 Cent/l am 29.05.2024 bei 45,90 Cent/l. Auf Monatssicht ist dies ein Rückgang um 7,6 %. Die Preise für Mineraldiesel lagen an der Zapfsäule jüngst bei 162,40 Cent/l und damit 5 Cent/l niedriger als noch einen Monat zuvor. Für Druck auf die Rohölkurse sorgten in den vorigen Wochen vor allem die unerwartet hohen US-Lagerbestände. Auch die Aussicht auf eine schwindend geringe Nachfrage im weiteren Kalenderjahresverlauf zogen die Kurse nach unten. Grund dafür ist vor allem die rückläufige internationale Konjunktur, aber auch der relativ milde vergangene Winter. Zwischenzeitlich gestützt wurden die Preise im Monatsverlauf weiterhin von den geopolitischen Risiken. Diese gelten jedoch als weitgehend eingepreist. Dennoch könnte eine Ausweitung des Nahostkonflikts die internationalen Warenströme stören und damit die Preise jederzeit wieder befeuern.

Verbrauch

Biodiesel

Im Januar 24 ist der Biodieselverbrauch zur Beimischung im Dieselmotoren gegenüber Vormonat deutlich geschrumpft. Die Menge belief sich auf 189.410 t, was etwa 5,3 % weniger waren als noch im Dezember 23 und gut 5,2 % weniger als im Vorjahresmonat. Der Verbrauch an Dieselmotoren (B7) insgesamt ist auf 2,27 Mio. t gesunken. Die Vorjahresmenge wird damit um 3,8 % verfehlt. Angesichts dessen reduziert sich der Anteil der Beimischung von vormonatlichen 8,6 % auf 8,3 %. Im Januar 23 lag der Beimischungsanteil noch bei 8,5 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol verzeichnete im Januar 24 einen Rückgang. Mit 105.760 t wurden insgesamt rund 13,5 % weniger eingesetzt als noch im Vormonat. Die durchschnittliche monatliche Vorjahresmenge von 90.580 t wird damit dennoch übertroffen. Gleichzeitig ist der Verbrauch von Ottomotoren um 10,5 % auf knapp 1,2 Mio. t gesunken, was allerdings rund 2 % mehr sind als noch im Januar 23. Vor diesem Hintergrund reduziert sich der Beimischungsanteil gegenüber Vormonat um 0,3 Prozentpunkte auf 8,1 %. Das Vorjahresergebnis von 7,1 % wird damit dennoch übertroffen.

Zum Vergleich siehe monatliche Angaben: <https://www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel-preis/>

Schlaglichter

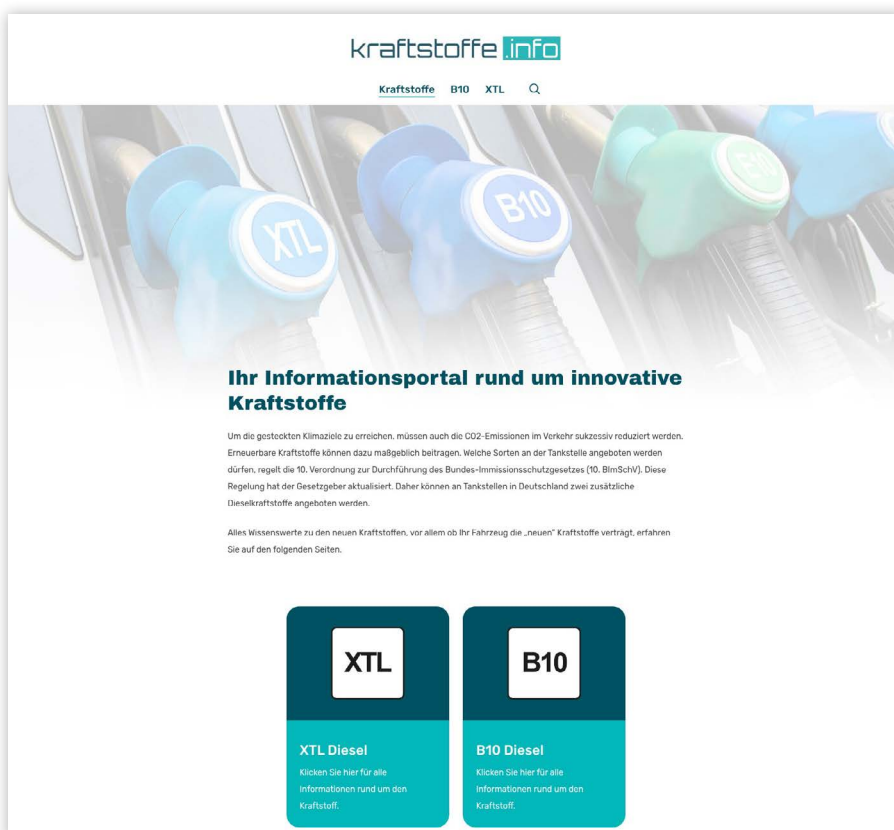
kraftstoffe.info: Neue Dieselsorten an der Tankstelle

Ab sofort können deutsche Tankstellen die neuen Dieselsorten XTL und B10 anbieten und für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr sorgen. Anlässlich der Markteinführung haben Verbände der Kraftstoff- und Automobilwirtschaft die Online-Plattform „kraftstoffe.info“ gestartet. Die neue Website bündelt wesentliche Informationen und beantwortet mögliche Fragen zu den neuen Kraftstoffen.

Mit XTL und B10 können bestehende Pkw und Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren wertvolle Beiträge zum Klimaschutz leisten. Das Gleiche gilt für künftige Neuzulassungen. Das ist wichtig, um auch im Straßenverkehr die Klimaziele zu erreichen. Denn trotz weiter voranschreitender Elektrifizierung werden im Jahr 2030 voraussichtlich noch mehr als 35 Millionen Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Betrieb sein. Rund 30 Prozent dieser Pkw und fast alle der betreffenden Lkw fahren heute mit Diesel.

Klimaschutz-Option für den Fahrzeugbestand

Bei XTL wird dafür ein Rohstoff „X“ in einen flüssigen Energieträger („L“ wie Liquid) umgewandelt. XTL aus erneuerbaren, nachhaltigen Rohstoffen ist ein klimaschonender Kraftstoff, durch den weniger zusätzliche CO₂-Emissionen entstehen, da das am Auspuff freigesetzte CO₂ zuvor vom pflanzlichen Rohstoff bzw. bei der XTL-Produktion der Atmosphäre entzogen wurde. Aktuell steht XTL als Reinkraftstoff aus der Hydrierung von Pflanzenölen oder gebrauchten Speiseölen (HVO100) zur Verfügung, aber auch aus der Verarbeitung weiterer biogener Rest- und Abfallstoffe. Mit XTL-Kraftstoffen in Reinform lassen sich die Treibhausgasemissionen im Vergleich zur Nutzung rein fossilen Diesels um bis zu 90 Prozent senken. Diesel B10



enthält bis zu zehn Prozent Biodiesel, der ebenfalls zu großen Teilen aus Abfall- und Reststoffen besteht. Bislang liegt der maximale Anteil bei sieben Prozent (B7). XTL und B10 sind mit herkömmlichem Diesel problemlos mischbar. Tankkunden können von den beiden neuen Kraftstoffsorten Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug vom Hersteller dafür freigegeben ist. Dies erkennen sie an einem Aufkleber im Tankdeckel oder in den Informationen in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs. Eine offizielle, herstellerübergreifende Übersicht bietet die DAT (Deutsche Automobil Treuhand)-Freigabeliste. Diese ist ebenfalls über www.kraftstoffe.info erreichbar und wird fortlaufend aktualisiert.

Aufkleber und Plaketten weisen neue Kraftstoffe aus

Die Markteinführung der neuen Kraftstoffe kann jetzt starten. Grundlage dafür ist die geänderte Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV), die am 28. Mai in Kraft getreten ist. Werden sie an einer Tankstelle angeboten, sind sie durch „B10“- oder „XTL“-Aufkleber an der Tanksäule und entsprechende Plaketten an der Zapfpistole ausgewiesen. Diese Kennzeichnungspflicht schafft Klarheit.

kraftstoffe.info:

Ein Informationsportal folgender Verbände der Kraftstoff- und Automobilbranche



Schlaglichter

6. FJRG-Tagung nimmt Ressourcenpotenziale und Forschung in den Fokus

Auch mit der Elektrifizierung als zukünftig herausragende Säule, bleibt die Energiewende im Verkehr eine ressourcen- und forschungspolitische Herausforderung, denn Altfahrzeugbestand, Anforderungen der sogenannten kritischen Infrastruktur und auch internationale Entwicklungen, benötigen in Teilmärkten weiterhin den „Verbrenner“ und dessen Weiterentwicklung als ein strategisches Element einer nachhaltigen Kraftstoffstrategie bzw. -evolution. Auch hierzu ist Forschung - gerade auch zusammen mit Digitalisierung - nötig. Diese Feststellungen fassen die Themenschwerpunkte der Vorträge des zweiten Tages der 6. Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG) zusammen, die am 13. und 14. Juni 2024 in Berlin stattfindet.

Die Energiewende im Verkehr muss, technologie- und rohstoffoffen, alle Optionen berücksichtigen, wenn dieser Sektor, gemäß den Zielvorgaben des novellierten Klimaschutzgesetzes das Treibhausgas-minderungsziel bis 2030 und nachfolgend

erreichen soll. Die Debatten über Infrastrukturkosten und Zeitbedarf für den Netzausbau holen die Politik ein, die „Physik“ setzt zunehmend spürbar den Handlungsrahmen. Eine evolutionäre, auch die Einsatzfelder berücksichtigende begleitende Kraftstoffstrategie ist unabdingbar. Biomassebasierte Kraftstoffe setzen sich in der EU und global durch, sind aber beschränkt auf ihr nachhaltig verfügbares Potenzial. Synthetische Kraftstoffe werden nicht nur im Flug-, sondern auch im Straßenverkehr die Bedarfslücken schließen müssen. In der Tagung vorgestellt werden technologische Optionen für die Herstellung abfallbasierter sowie synthetischer Kraftstoffe, wobei beispielsweise auch die Anforderungen der kritischen Infrastruktur (Polizei, Feuerwehr, usw.) berücksichtigt werden müssen. Welchen Beitrag hierzu die Kraftstoffforschung und Digitalisierung leisten können, wird in einem gesonderten Vortragsblock vorgestellt.

Die Tagung richtet sich an VertreterInnen der Fahrzeugindustrie, der Mineralölwirtschaft, Biokraftstoffindustrie sowie

Forschung und Entwicklung. Die Veranstaltung bietet eine ideale Plattform für den fachlichen Austausch über den eigenen „Tellerrand“ hinaus und bietet die Gelegenheit zur Förderung der interdisziplinären Zusammenarbeit.

Vor diesem Hintergrund wollen die Veranstalter mit dieser Tagung zugleich die Kommunikation der auf diesem Gebiet forschenden NachwuchswissenschaftlerInnen untereinander und mit den weiteren Teilnehmenden an der Tagung fördern. Ein Anreiz für diese ist nicht nur die geringe Teilnahmegebühr von 60 EUR (zzgl. 19% MwSt.), sondern auch der Posterwettbewerb zur Vorstellung der Forschungsergebnisse. Die besten drei Beiträge werden mit einem Preisgeld belohnt.

Alle Informationen zur Tagung unter: www.fuels-jrg.de

DONNERSTAG, 30. JUNI 2022

10:30	Registrierung und Imbiss
11:45	Eröffnung und Begrüßung Prof. Dr.-Ing. Michael Wensing, FAU Erlangen-Nürnberg
12:00	Keynote: FVV Kraftstoffstudie: Transformation der Mobilität im klimaneutralen und postfossilen Zeitalter Dr.-Ing. Ulrich Kramer, FORD-Werke GmbH, Köln
TECHNISCHE, POLITISCHE UND ÖKONOMISCHE RANDBEDINGUNGEN Sektionsleitung: Prof. Dr. Michael Wensing, FAU Erlangen-Nürnberg	
13:00	Regulatorische Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe in Deutschland und der EU Elmar Baumann, Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V., Berlin
13:30	Internationale Entwicklungen zu regenerativen Kraftstoffen Dr.-Ing. Franziska Müller-Langer, DBFZ Deutsches Biomasseforschungszentrum, Leipzig
14:00	Neue Motor-, Abgas-, und Kraftstofftechnologien - Auswirkungen auf die Emissionen und die Gesundheit Prof. Dr. med. Jürgen Büniger, Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der DGUV, Institut der Ruhr-Universität Bochum (IPA)
NEUE KRAFTSTOFFE IN MOTOREN UND ALTERNATIVEN KONZEPTEN 1 Sektionsleitung: Prof. Dr. Friedrich Dinkelacker, Universität Hannover	
15:00	Alternative Kraftstoffe im Premium Automobilbereich Dr.-Ing. Hanno Krämer, AUDI AG, Ingolstadt
15:30	Wasserstoff als alternativer Energieträger Dr.-Ing. Sebastian Rieß, FAU Erlangen-Nürnberg
16:00	MAN Future Driveline Dr.-Ing. Stefan Buhl, MAN Truck & Bus SE, Nürnberg
16:30	Kommunikationspause mit Nachwuchsförderwettbewerb

E-FUELS Sektionsleitung: Dr. Klaus Lucka, TEC4FUELS GmbH, Aachen	
17:00	Die Rolle von Wasserstoff als Energieträger und Kraftstoff für die Energiewende Dr.-Ing. Karsten Wilbrand, Shell Global Solutions, Hamburg
17:30	Solketal als Drop-In Komponente für nachhaltige Kraftstoffe Julian Türck M.Sc., TECOSOL GmbH, Ochsenfurt
ABENDPROGRAMM	
18:00	Zur gesellschaftlichen Wahrnehmung technologischer Entwicklungen Daniel Reinhart, Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe, Lemgo
19:30	Abendveranstaltung

FREITAG, 01. JULI 2022

08:45	Begrüßung Dr.-Ing. Sebastian Rieß, FAU Erlangen-Nürnberg
NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE IN LUFT- UND SCHIFFFAHRT Sektionsleitung: Prof. Dr.-Ing. Peter Eilts, TU Braunschweig	
09:00	Nachhaltige Kraftstoffe für die maritime Schifffahrt Dr.-Ing. Johann Wloka, MAN Energy Solutions SE, Augsburg
09:30	Drop-In Compatibility testing of 4-Stroke Marine Fuels: IDEALFUEL Dr.-Ing. Klaus Lucka, TEC4FUELS GmbH, Herzogenrath
10:00	Alternative Kraftstoffe und Einspritzsysteme Dr. Enrico Bärow, Ingmar J. Berger und Dr. Michael Willmann, Woodward L'Orange GmbH, Stuttgart
10:30	Visionen für zukünftige Luftfahrtantriebe Prof. Dr. med. Jürgen Büniger, Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der DGUV, Institut der Ruhr-Universität Bochum (IPA)

BIOKRAFTSTOFFE UND BIODIVERSITÄT Sektionsleitung: Prof. Dr. med. Jürgen Büniger, IPA Bochum	
11:30	Stroh im Tank Birgit Maria Wober, gibgas, CNG-Club e.V., München
12:00	Fuel Science: Molecularly Controlled Combustion with Bio-hybrid Fuels Bastian Lehrheuer, RWTH Aachen
12:30	Mittagspause und Prämierung Nachwuchsförderwettbewerb Prof. Dr.-Ing. Karl Huber, TH Ingolstadt
NEUE KRAFTSTOFFE IN MOTOREN UND ALTERNATIVEN KONZEPTEN 2 Sektionsleitung: Prof. Dr. Ravi Fernandes, PTB Braunschweig	
13:30	Alterung von OME/HVO Kraftstoffgemischen und Kraftstoffsensoren Dr.-Ing. Olaf Schröder, Hochschule Coburg
14:00	Verbrennungseigenschaften von OME als alternativer Dieselmotorkraftstoff Lukas Strauß, FAU Erlangen-Nürnberg
14:30	MTG - Efficiently Reducing fossil CO₂-Emissions of Vehicle Fleet Prof. Dr. Thomas Garbe et al., Volkswagen AG, Wolfsburg, et al.
15:00	Schlussworte Prof. Dr.-Ing. Axel Munack, FJRG

Schlaglichter

VDB: Gefälschte Zertifikate zur Emissionsminderung: Biokraftstoffindustrie fordert Verschärfung der Zertifizierung und Kontrollen

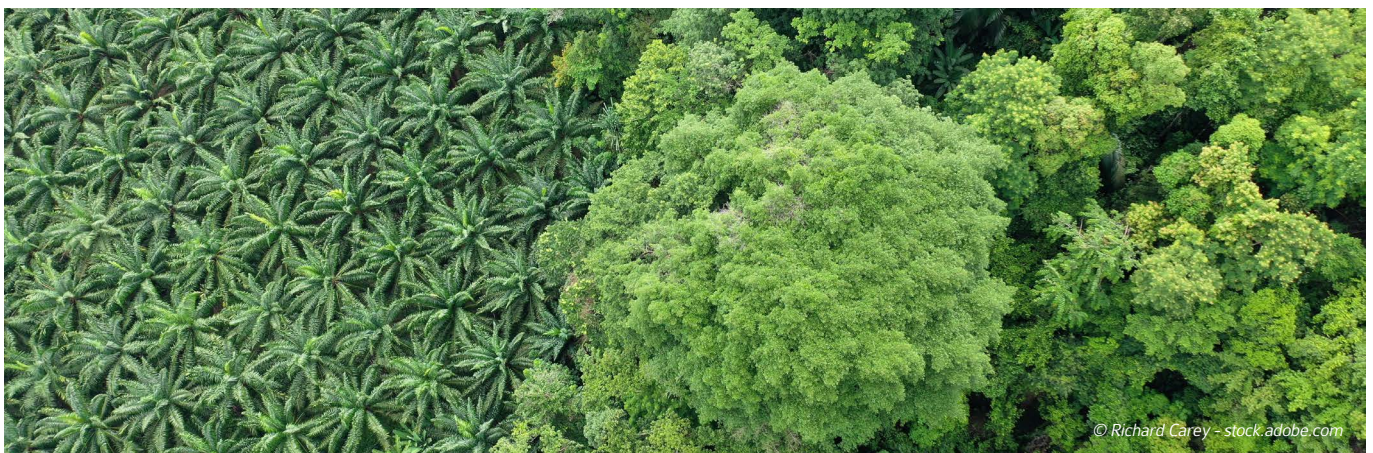
Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) fordert, dass Zertifizierung und Kontrollen bei fortschrittlichen Biokraftstoffen und Projekten zur Minderung des Treibhausgasausstoßes bei der Erdölförderung deutlich verschärft werden. Dies sei unabdingbare Voraussetzung für die Anrechnung auf die deutsche Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote). Zwar hat das Bundeskabinett am Mittwoch einem Gesetzesentwurf zugestimmt, wonach es nur noch bis Ende des Jahres 2024 möglich ist, Treibhausgasminderungen bei der Förderung von fossilem Öl (Upstream Emission Reductions, UER) auf die deutsche THG-Quote anzurechnen. Mit der THG-Quote werden auch Biokraftstoffe und E-Mobilität gefördert. Allerdings hatte der VDB eine deutlichere Sanktionierung mit einer rückwirkenden Aberkennung falscher Zertifikate durch das zuständige Bundesumweltministerium (BMUV) erwartet. Es gibt Hinweise auf weit verbreiteten Betrug bei UER-Projekten in China. „Wir begrüßen, dass die Anrechnung von UER-Maßnahmen früher als geplant beendet wird. Der Vorgang zeigt, dass Klimaschutz klare Regeln und wirksame Kontrolle durch die deutschen Behörden benötigt. Nun muss der Gesetzgeber kurzfristig die Nachhaltigkeitszertifizierung und Kontrollen bei fortschrittlichen Biokraftstoffen verschärfen: es wird häufig falsch deklariertes

Palmöl eingesetzt. Auch hier muss auf regelwidriges Verhalten von Marktteilnehmern effektiv reagiert werden. Wir fordern die deutschen Behörden dazu auf, dort durchzugreifen, wo ihnen der Gesetzgeber die Kontrolle übertragen hat und sie Kenntnis von Missständen haben“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB.

Die Flut von mutmaßlich gefälschten Zertifikaten für angeblich fortschrittlichen Biodiesel und vermeintliche UER-Projekte haben dazu geführt, dass auf dem deutschen Markt ein Überangebot entstanden ist. Dadurch ist der Preis für die Zertifikate gesunken, von über 400 Euro zur Jahresmitte 2022 auf derzeit etwa 120 Euro. „Die Wirtschaftlichkeit der deutschen Biokraftstoffproduktion ist durch betrügerische Importe stark gefährdet“, sagte Baumann. Es gehe allerdings nicht nur um die Biokraftstoffbranche. „Die deutsche Industrie muss sich darauf verlassen können, dass schwarze Schafe zur Rechenschaft gezogen werden, wenn es um die Zertifizierung von Klimaschutz geht. Das betrifft neben den Biokraftstoffproduzenten zum Beispiel die Zement- und Stahlindustrie. Bundesregierung und Verwaltung müssen robust gegen kriminelle Machenschaften vorgehen und die hiesigen Unternehmen schützen, die regelkonform arbeiten“, sagte Baumann.

Bei dem jetzt im Bundeskabinett verabschiedeten Gesetz handelt es sich um die UERV, das heißt die Upstream Emissions Reduction-Verordnung. Bei Upstream Emissions handelt es sich um Treibhausgasemissionen, die bei der Erdölförderung entstehen. Reduziert ein Mineralölkonzern diese Emissionen, indem das klimaschädliche Begleitgas Methan abgefackelt oder genutzt wird, kann er sich dies auf seine deutschen Klimaverpflichtungen anrechnen lassen. Dies gilt unabhängig davon, wo die UER-Projekte lokalisiert sind, zum Beispiel auch in China. Nachforschungen haben ergeben, dass zahlreiche UER-Projekte in China aber überhaupt nicht existieren. Gleichwohl erreichen Deutschland Zertifikate, mit denen die angeblichen Treibhausgasminderungen nachgewiesen werden.

Die Zertifikate können im Rahmen der deutschen THG-Quote angerechnet werden, die auch für Biokraftstoffe, E-Fuels und Elektromobilität gilt. Die Quote schreibt den Mineralölunternehmen die Minderung des Treibhausgasausstoßes ihrer Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz vor, der aktuell bei 9,25 Prozent liegt. Referenzwert ist der CO₂-Ausstoß von fossilem Benzin und Diesel. Die verpflichteten Unternehmen können Treibhausgasminderungen mittels Zertifikaten untereinander handeln.



© Richard Carey - stock.adobe.com

Schlaglichter

Volvo erweitert sein Sortiment an Biodiesel Lkw



Eine neue Modellpalette an Volvo Lkw kann jetzt mit 100 % Biodiesel betrieben werden. Volvo bietet damit eine weitere erneuerbare Kraftstoffoption für seine Kundinnen und Kunden an, die ihre CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich hier und jetzt reduzieren möchten.

Volvo Trucks erweitert sein Modellangebot, das für Biodiesel B100 geeignet ist. Dies ist ein weiterer strategischer Schritt, um die Treibhausgasemissionen seiner Lkw Flotte zu reduzieren. Volvo Trucks bietet eines der branchenweit umfangreichsten Sortimente an erneuerbaren Kraftstoffen für seine Lkw an, darunter Biodiesel, HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) und Biogas. B100 ist jetzt für eine große Auswahl an Motoren für die Volvo Modelle FL, FE, FM, FMX, FH und FH16 erhältlich.

„Unsere Kundinnen und Kunden suchen nach Lösungen, um ihre CO₂-Emissionen zu senken. Erneuerbare Kraftstoffe stellen eine attraktive Option dar – sie bieten eine

effiziente Möglichkeit, den CO₂-Ausstoß im Verkehr schnell zu reduzieren“, meint Jan Hjelmgren, Head of Product Management and Quality, Volvo Trucks und fügt hinzu: „Als globaler Lkw-Hersteller müssen wir eine Vielzahl von Transportanforderungen und Marktbedingungen erfüllen. Deshalb investieren wir nicht nur in Zukunftstechnologien, sondern auch in Lösungen, die den Transport kurzfristig dekarbonisieren.“

Bis zu 70 % weniger CO₂-Emissionen

Die CO₂-Einsparung durch die Verwendung von Biodiesel (well to wheel) liegt zwischen 30 % und 70 % im Vergleich zu herkömmlichem Dieselmotoren, abhängig von der Art des zur Herstellung des Kraftstoffs verwendeten Rohstoffs.

Das aktuelle Angebot an mittelschweren und schweren Lkw von Volvo wird heute mit Antriebssträngen angeboten, die mit Diesel, Biodiesel, HVO, CNG (Compressed Natural Gas), LNG (Liquified Natural Gas), Bio-CNG, Bio-LNG und Strom betrieben werden können.

Der mit erneuerbaren Kraftstoffen betriebene Verbrennungsmotor ist eine der drei Säulen der Dekarbonisierungsstrategie von Volvo Trucks. Die anderen beiden Säulen sind batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Antriebe. Diese Strategie unterstützt das Unternehmensziel, dass alle verkauften Volvo Lkw

bis 2040 Netto-Null-Emissionen aufweisen sollen.

Biodiesel - Fakten

- Die verfügbaren Volvo Lkw, die für Biodiesel B100 zertifiziert sind, sind die Volvo Modelle FL, FE, FM, FMX, FH und FH16 mit bestimmten Varianten der 5-, 8-, 13- und 17-Liter-Dieselmotoren - die Verfügbarkeit der Varianten ist von Markt zu Markt unterschiedlich - siehe Link zum Volvo Trucks Lkw-Konfigurator unten*.
- Ein Modell mit Biodiesel-Zertifizierung bedeutet auch, dass die Euro-6-Anforderungen erfüllt sind.
- Biodiesel ist ein nicht-fossiler Kraftstoff, der aus pflanzlichen Ölen (z. B. Rapsöl) gewonnen wird und relativ einfach zu produzieren ist.
- Biodiesel ist auch als Fettsäuremethylester (FAME) gemäß der Norm EN14214 bekannt.
- Alle Dieselmotoren von Volvo Trucks sind auch für den Betrieb mit HVO100-Kraftstoff zertifiziert. HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) ist im Wesentlichen ein Biokraftstoff, der aus einer Reihe von Materialien wie Pflanzenölen, aber auch aus Abfallprodukten hergestellt werden kann.

*Details können online im [Volvo Trucks Lkw-Konfigurator](#) erkundet werden.

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) 235 97 99 0, Fax. (030) 235 97 99 99

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.