

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Steigende Erlöse erhöhen Angebot aus Erzeugerhand, Kontrakte ex Ernte 2014 von Erzeugern nur sehr verhalten abgeschlossen
- Schleppendes Sojaangebot aus Südamerika treibt US-Fronttermin auf 6-Monatshoch
- Fronttermin in Paris knackt erstmals seit 9 Monaten wieder Linie von 400 EUR/t

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise auf 8-Monatshoch, Angebot knapp
- Presskuchen gefragt und örtlich 15 EUR/t über Vormonatsniveau

Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise im Aufwind, Nachfrage zurückhaltend
- Palmöl fast so teuer wie Sonnenblumenöl
- Kaltgepresstes Rapsöl leicht fester, Extraktionsöl legt 3 Ct/l zu

Biokraftstoffe

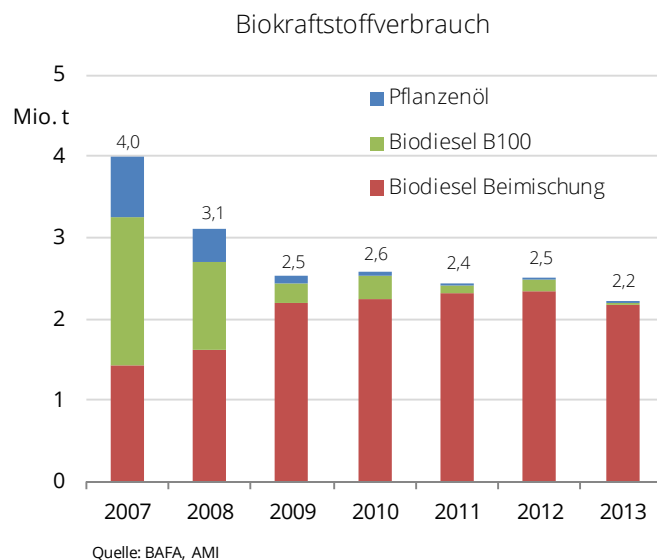
- Mineralölkurs jüngst schwächer, vorerst keine Lieferausfälle aus Ukraine und Russland erwartet
- Tankstellenpreise fester, Biodieselnachfrage gestiegen

Preistendenzen

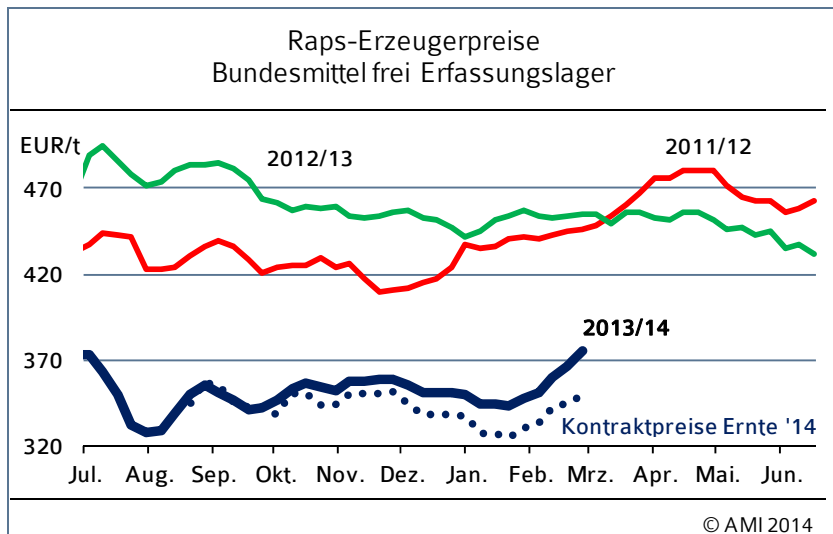
Mittelwerte	10.KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	375,16	366,51	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	408,00	395,00	↗
Rapsöl	745,00	722,00	↗
Rapsschrot	283,00	278,00	↗
Rapspresskuchen*	266,88	259,17	↗
Paris Rapskurs	406,75	394,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	119,23	119,78	↘
Rapsölkraftstoff*	139,47	145,88	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	90,19	89,88	↗
Diesel	137,28	138,74	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	101,45	102,59	↘

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

Grafik der Woche



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 05.03.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2013 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	408	283	745	705
Vorwoche	395	278	722	700

Quelle: AMI

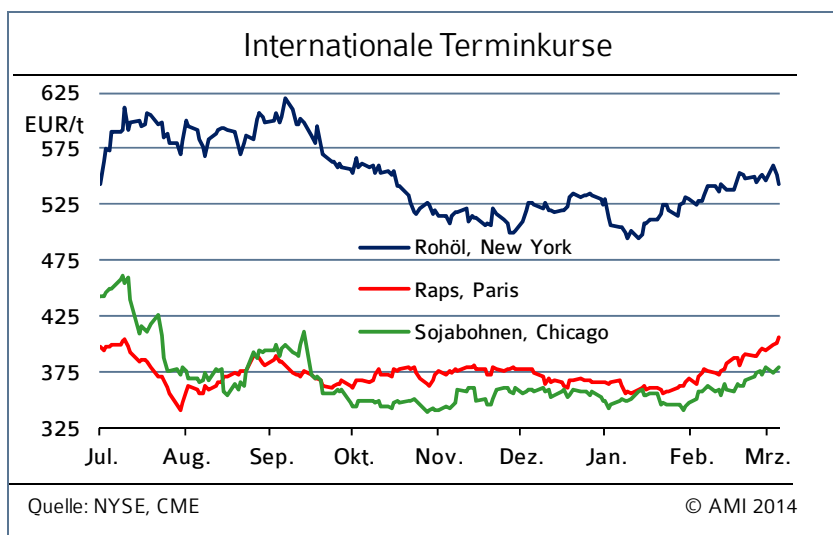
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 18.02.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	260-285	260-270	85,25	85,60	139,47
> 100 t	255-255	250-270	VM: 84,50	84,20	145,88

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Scharfer Preisanstieg für Raps in Anlehnung an feste Sojanotierungen und regem Interesse der Verarbeiter bei überschaubarem Angebot. Erzeuger schließen nur sehr verhalten Kontrakte auf die Ernte 2014 ab, auch wenn zuletzt die Gebote stiegen. Aber mit einem Plus von 23 EUR/t in 5 Wochen ist der Zuwachs wenig attraktiv. An der Pariser Börse legte der August-Termin im gleichen Zeitraum um 31 EUR/t zu.

Rapsöl

Die Pflanzenölpreise profitieren zum einen von den stark gestiegenen Rohstoffnotierungen, zum anderen von der Verteuerung des Palmöls. Die Palmölnotierungen werden gestützt vom lebhaften einheimischen Biodieselvebrauch und den erwarteten Produktionsrückgängen in der Palmölherzeugung. Pessimisten sehen starke Einbußen aufgrund möglicher Trockenheit ausgelöst durch das Wetterphänomen El Nino.

Rapspresskuchen

Die Forderungen für Rapspresskuchen wurden im Zuge steigender Rohstoffpreise aber auch parallel zu den festen Rapsschrotpreisen angehoben. So korrigierten einige dezentrale Anbieter ihre Forderungen um bis zu 15 EUR/t. Im Schnitt wurden 267 EUR/t gefordert und damit 4 EUR/t mehr als im Vormonat. Sowohl Veredlungsbetriebe als auch Mischfutterhersteller müssen jetzt mehr bezahlen. Die Nachfrage nach Presskuchen ist stetig, regional stieg das Kaufinteresse sogar etwas.

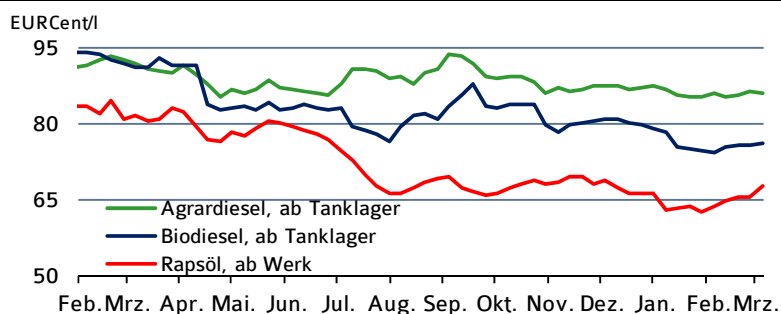
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl hat sich kaum verbessert. Noch immer limitiert der schleppende Absatz die Produktion, die aufgrund der regen Nachfrage nach Presskuchen eigentlich ausgeweitet werden könnte. Die gestiegenen Rohstoffkosten konnten an die Ölkäufer nur in geringem Maße weitergegeben werden. Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl haben sich im Vergleich zum Vormonat leicht nach oben bewegt. Tankkunden konnten sogar auf ein günstigeres Angebot zurückgreifen.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter www.ami-informiert.de

Biodiesel/min Diesel

Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2014

Großhandelspreise

Die Unruhen in der Ukraine ließen auch die Forderungen für Biodiesel jüngst leicht steigen. Diese Entwicklung wird nach Einschätzungen von Marktteilnehmer allerdings nur von kurzer Dauer sein. Nennenswerte Preisanhebung könnte es mit Eintreffen der Sommerware geben.

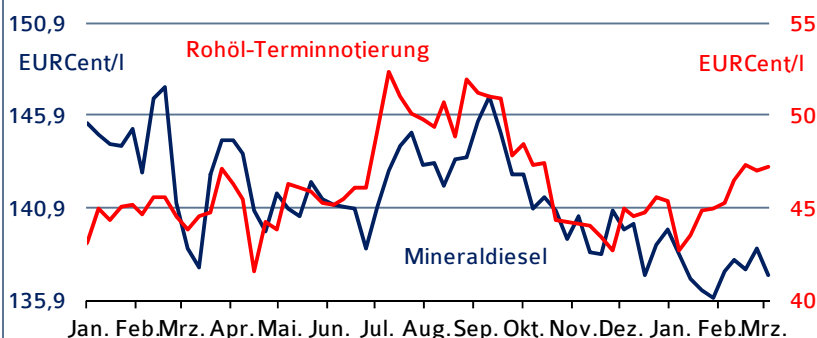
Tankstellenpreise

Die Preise an den Tankstellen folgten den festen Rohölnotierungen nur verhalten, zumal der feste Euro den Preisauftrieb bremste.

Verbrauch

Der Einsatz von Biokraftstoffen ist 2013 leicht gesunken. Dabei sank der Anteil an Biodiesel besonders stark, da 2013 gleichzeitig mehr Dieselmotoren nachgefragt wurde. Mit 2,2 Mio. t wurden 8 % weniger Biodiesel zur Beimischung verwendet. Der Verbrauch von B100 brach auf 30.134 t zusammen, nachdem 2012 noch 131.032 t verbraucht worden waren. Mit der Vollbesteuerung ist B100 nicht mehr konkurrenzfähig. Der theoretische Tankstellenpreis lag Ende Februar 2014 bei 166 Ct/l, Diesel kostete knapp 139 Ct/l. Ebenfalls kräftig zurückgegangen ist der Einsatz von kaltgepresstem Rapsöl als Kraftstoff. Mit 554 t wurden nur noch 5 % der Vorjahresmenge verbraucht. Auch Bioethanol wurde 2013 weniger nachgefragt als im Vorjahr, mit 1,206 Mio. t ergab sich ein Minus von 3 %.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2014

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2013

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	2013	2012
Biodiesel Beimischung	144,6	156,6	182,8	153,1	197,5	189,8	187,6	206,2	189,5	190,0	186,7	184,4	2.161,6	2.344,3
Biodiesel Reinkraftstoff b)	7,2	3,0	9,2	1,4	2,4	0,6	-1,6	1,5	1,4	2,4	2,3	0,3	30,1	131,0
Summe Biodiesel	151,8	159,6	192,0	154,5	199,8	190,4	186,0	207,8	191,0	192,4	189,0	184,7	2.191,8	2.475,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	1,2	24,7
Summe Biodies. & PÖL	151,9	159,7	192,1	154,6	200,0	190,5	186,2	207,9	191,1	192,6	189,1	184,7	2.193,0	2.500,0
Dieselmotoren	2.493,9	2.444,4	2.716,6	2.970,1	2.822,8	2.872,3	3.108,7	3.045,1	2.968,1	3.132,1	2.963,6	2.572,0	34.143,2	33.635,6
Anteil Beimischung	5,8 %	6,4 %	6,7 %	5,2 %	7,0 %	6,6 %	6,0 %	6,8 %	6,4 %	6,1 %	6,3 %	7,2 %	6,3 %	7,0 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.501,2	2.447,4	2.725,9	2.971,6	2.825,3	2.872,9	3.107,2	3.046,8	2.969,7	3.134,6	2.966,0	2.572,4	34.174,6	33.791,4
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	7,0 %	5,2 %	7,1 %	6,6 %	6,0 %	6,8 %	6,4 %	6,1 %	6,4 %	7,2 %	6,4 %	7,4 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	11,3	15,2	11,5	11,0	11,6	12,7	12,6	11,6	15,2	10,7	11,2	154,5	141,7
Bioethanol Beimischung	85,8	78,4	82,7	89,6	94,5	95,5	94,3	89,8	88,5	90,4	83,9	82,7	1.040,5	1.089,7
Bioethanol E 85	1,3	1,0	1,2	1,3	1,2	1,2	0,9	1,4	1,0	1,0	1,2	0,5	13,4	21,3
Summe Bioethanol	97,2	90,7	99,1	102,3	106,6	108,2	107,8	103,5	100,9	106,5	95,6	94,3	1.206,1	1.248,8
Ottomotoren	1.377,7	1.324,2	1.490,3	1.582,6	1.597,5	1.570,4	1.644,9	1.648,2	1.604,5	1.632,8	1.472,1	1.476,9	18.419,7	18.484,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.378,8	1.325,0	1.491,3	1.583,7	1.598,5	1.571,5	1.645,7	1.649,3	1.605,3	1.633,6	1.473,1	1.477,3	18.430,8	18.502,3
Anteil Bioethanol c)	7,0 %	6,8 %	6,6 %	6,5 %	6,7 %	6,9 %	6,6 %	6,3 %	6,3 %	6,5 %	6,5 %	6,4 %	6,5 %	6,7 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Schlaglichter

UFOP-Datenbank „Aussagen der Schlepperhersteller“ aktualisiert

Die UFOP hat die Datenbank „Aussagen der Schlepperhersteller“ aktualisiert. Darin werden umfangreiche Informationen zur Verwendung von Biodiesel in Schleppern, Mähreschern usw. zur Verfügung gestellt. Die Datenbank ermöglicht einen schnellen Überblick über die erteilten Freigaben der jeweiligen Maschinentypen und die spezifischen Freigabebedingungen der Hersteller. Die UFOP weist in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass die Verwendung von Rapsölmethylester bzw. Rapsölkraftstoff in der Land- und Forstwirtschaft nach wie vor voll steuerbegünstigt ist. Die gezahlte Energiesteuer in Höhe von 45,03 Cent je Liter wird im Rahmen des Agrardiesel-Rückerstattungsverfahrens voll zurück erstattet. Die UFOP fordert als Beitrag zur Entbürokratisierung, dass die land- und forstwirtschaftlichen

Betriebe diese Biokraftstoffe sogleich Energiesteuer begünstigt beziehen können. Damit könnte das Erstattungsverfahren entfallen und zugleich würde die Liquidität in den Betrieben verbessert. Auf ihrer Homepage (www.ufop.de) hat die UFOP einen wöchentlich aktualisierten Preisvergleich „Agrardiesel, Rapsöl und Biodiesel“ eingestellt. Danach zeigt sich, dass Biodiesel derzeit preislich attraktiv ist. Weltweit überdurchschnittliche Ölsaaten- und Palmölerträge haben zu stark sinkenden Preisen bei Pflanzenöl, einschließlich Rapsöl geführt. Die Verwendung von RME und Rapsöl in der heimischen Landwirtschaft stößt darüber hinaus in der Öffentlichkeit auf große Akzeptanz, weil bei der Rapsölverarbeitung gentechnisch nicht verändertes Rapsschrot als wertvolles Eiweißfuttermittel gewonnen wird. Ein Hektar Raps

zur Biokraftstoffproduktion ersetzt, gemessen an seinem Futterwert, einen Hektar Sojaanbau. Die Einträge in der Datenbank basieren auf einer Umfrage, die im Auftrag der UFOP im Winter 2013/14 durchgeführt wurde. Trotz aller Gewissenhaftigkeit bei der Recherche kann die UFOP keine Gewähr für die Richtigkeit der gemachten Angaben übernehmen. Die Nutzung dieser Datenbank entbindet daher nicht von der Informationspflicht des Biodiesel-Anwenders die Bestätigung der Freigabenteilung und Anwendungsbedingungen (z. B. Anpassung des Motorölwechselintervalls) von seinem Händler einzuholen bzw. der Betriebsanleitung zu entnehmen. Die aktualisierten Informationen können nach Eingabe des Herstelleramens unter www.ufop.de/schlepperfreigabe eingesehen werden.

UFOP-Projektbericht: Neuer Biokraftstoffmix „Rmax“ erfolgreich in Leistungstests

Nachdem bereits seit mehr als zehn Jahren unterschiedliche auf Rapsöl basierende Kraftstoffe und Kraftstoffmischungen im Rahmen von Langstreckenrennen erfolgreich eingesetzt wurden, entwickelte das Reutlinger Rennsport-Unternehmen Four Motors die Projektidee zur Entwicklung eines speziell für den Rennsport einsatz optimierten Kraftstoffmixes. Zielsetzung war es dabei, einen neuen Kraftstoff zu entwickeln, der aus den drei Komponenten Dieseldieselkraftstoff, Raps-Biodiesel und hydriertem Rapsöl (HVO) besteht und dessen Leistungsfähigkeit auf der einen und dessen niedrige Emissionen auf der anderen Seite maximal ausgeprägt sein sollte. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), die das Projekt über einen Zeitraum von einem Jahr förderte, veröffentlichte jetzt den Abschlussbericht. Die Ergebnisse der Untersuchungen dürften auch für die Kraftstoff- und Fahrzeugindustrie von Interesse sein, denn unerwartet stellte sich heraus, dass die ideale Kraftstoffmischung ganz ohne konventionellen Dieseldieselkraftstoff auskommt. Der Blend aus je 50 Prozent Rapsölmethylester (RME) und hydrierte Pflanzenöle (HVO) des finnischen Mineralölkonzerns NesteOil zeigte die maximale Kombination aus Leistung und

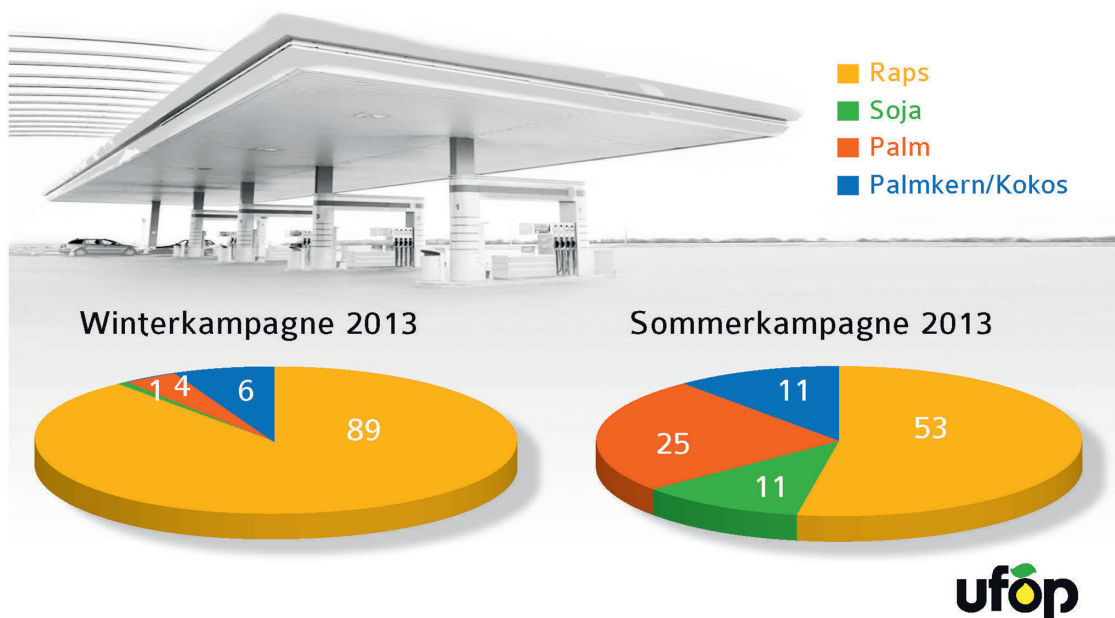
Emissionsvorteilen, was der Kraftstoffmischung den Namen „Rmax“ einbrachte. Für die Ermittlung des optimalen Kraftstoffgemisches wurden Blends mit unterschiedlichen Anteilen an RME, HVO und fossilem Dieseldieselkraftstoff hergestellt. Als weiterer Projektpartner analysierte die ASG Analytik GmbH, Neusäss, die verschiedenen Kraftstoffmischungen gemäß den Qualitätsparametern der europäischen Dieseldieselkraftstoffnorm EN 590. Diese Untersuchungen zeigten schließlich, dass ein Blend zu je 50 Prozent RME und HVO die Vorgaben der EN 590 bis auf die Dichte einhält; dieses Gemisch aber zugleich aromaten- und weitgehend schwefelfrei ist und eine hohe Zündfähigkeit zeigte. Die erforderliche Oxidationsstabilität konnte durch Zugabe eines Antioxidationsmittels sichergestellt werden. Die nachfolgenden Prüfstandsuntersuchungen, durchgeführt von der KST-Motorenversuch GmbH & Co. KG, Bad Dürkheim, bestätigten das angestrebte Ziel auch am Hochleistungsmotor des Four Motors Teams, einem 2 Liter Dieseldieselaggregat aus dem Hause Volkswagen. Dieser durchlief ebenfalls eine 24-stündige Rennsimulation entsprechend dem Fahrprofil des Nürburgrings. Nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die niedrigen Emissionswerte

wurden hierbei bestätigt. Auf Basis dieses Prüfstandsversuchs wurde das Motormanagement auf den neuen Kraftstoffmix „Rmax“ appliziert. Im August 2013 trat das Team mit dem neuen Kraftstoffmix und dem optimierten Motor zum 6h-Rennen im Rahmen der VLN-Langstreckenmeisterschaft auf der Nürburgring Nordschleife an. Erstmals wurde dabei auf der 24,433 km langen Strecke eine Rundenzeit von unter 10 Minuten erzielt und der Klassensieg errungen. Die hervorragenden Emissionswerte des neuen Mischkraftstoffs hatten auch einen weiteren für den Rennsport nicht unbedeutenden Effekt. Durch die verringerten Gegendrücke im Abgasnachbehandlungssystem konnte die Größe der entsprechenden Bauteile und damit ihr Gewicht optimiert werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen der ASG Analytik GmbH sowie der Prüfstandsuntersuchungen der KST-Motorenversuch GmbH sind in einem Projektbericht zusammengefasst, der unter www.ufop.de als Download zur Verfügung steht. Weitere Infos über Gründe und Motivation ein „Bioconcept-Car“ für den Rennsport zu entwickeln, erläutert der Four Motors-Teamchef Tom von Löwis in einem Interview auf www.ufop.de/biodiesel-und-co/biodiesel/biodiesel-im-rennsport.

Schlaglichter

UFOP-Tankstellenstudie: Rapsöl bestimmt den Rohstoffmix im Winter

Biodiesel – Rohstoffmix im Diesel



Quelle: UFOP 2013

Biodieselanteil zwischen 1,5% bis 7% in 45 von 60 Proben

ufop

Rapsöl ist mit 89 Prozent erwartungsgemäß der wichtigste Rohstoff des im Dieselkraftstoff enthaltenen Biodieselanteils, gefolgt von Palmkernöl mit 6 Prozent sowie Palm- und Sojaöl mit 4 bzw. 1 Prozent. Dies ist das Ergebnis der im Auftrag der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) erneut durchgeführten Untersuchung der Rohstoffzusammensetzung des Dieselkraftstoffs an öffentlichen Tankstellen.

Analog zur UFOP-Studie im Sommer 2013 wurden Ende November 2013 deutschlandweit 60 Tankstellen von Mineralölunternehmen beprobt. Dabei wurde der Biodieselanteil im Dieselkraftstoff, dessen Rohstoffzusammensetzung und der Anteil an hydriertem Pflanzenöl (HVO) bestimmt. Gegenüber der ersten Untersuchung hat der Anteil Dieselkraftstoffproben ohne Biodiesel von 20 auf 25 Prozent und damit der Einsatz von HVO zugenommen. Im Gegensatz zu Biodiesel können hydrierte Pflanzenöle bei der

Herstellung chemisch an die Anforderungen der Winterqualität angepasst werden. Durch die Analyseverfahren kann aber keine unmittelbare Schlussfolgerung auf die Rohstoffzusammensetzung des HVO-Anteils getroffen werden.

Auch für den Nachweis von gebrauchten Abfallölen oder tierischen Fetten im Biodiesel fehlt bisher eine Analytikmethode. Eine Abschätzung des Mengenanteils doppelanrechnungsfähiger Biokraftstoffe war daher im Rahmen dieser Studie nicht möglich. Zur Vorbeugung möglicher Betrugsfälle fordert deshalb die UFOP erneut die Beibehaltung der in Deutschland im Vergleich zu anderen Mitgliedsstaaten strengen Zertifizierungsanforderungen, auch wenn ab 2015 die Treibhausgasquote eingeführt wird. Die UFOP sieht aufgrund aktueller Studien des Deutschen BiomasseForschungszentrums (DBFZ) überdies einen Evaluierungsbedarf bei der Treibhausgasberechnung von Biokraftstoffen aus Abfallölen und Reststoffen.

je Tonne ein Preisniveau erreicht, bei dem die Verarbeitung von importiertem Palmöl (638 EUR/t cif Rotterdam – s. UFOP-Markt-Information „Ölsaaten und Biokraftstoffe“ 02/2014) nicht zwingend wirtschaftlich ist. Außerdem wirkt die Erhebung von Strafzöllen auf Biodiesel gegenüber Indonesien und Argentinien mindernd auf die Importe aus diesen Ländern. Die verstärkte Nachfrage der heimischen bzw. europäischen Biodieselindustrie nach europäischem Rapsöl hat bisher allerdings keine positive Richtungsänderung beim Rapsölpreis auslösen können. Grund dafür ist offenbar die weltweit große Angebotsmenge an Pflanzenölen.

Die aktuelle Tankstellenstudie kann auf www.ufop.de kostenfrei abgerufen werden.

Diese Rohstoffe sollten nicht per se wettbewerbsverzerrend mit einem Ausgangswert von 0 gCO₂/MJ in die Treibhausgasberechnung einfließen dürfen.

Die UFOP stellt fest, dass der hohe Anteil an Rapsöl in der Biodieselbeprobung nicht zuletzt auf den Einbruch des Rapsölpreises nach der Ernte 2013 zurückzuführen ist. Nach Angaben des Agrarmarkt Informationsdienstes (AMI) ist mit aktuell 700 EUR

Schlaglichter

Verbrauch von Super E10 um 5,4 Prozent gestiegen

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e. V. (BDB^e) teilt mit, dass der Absatz von Super E10 im Jahr 2013 um 5,4 Prozent gestiegen ist und in einem schrumpfenden Benzinmarkt einen Anteil von 15 Prozent erreicht hat.

Der Absatz der Kraftstoffsorte Super E10 legte um 5,4 Prozent zu und erreichte rund 2,8 Mio. Tonnen im Jahr 2013. Die übrigen Benzinsorten, Super Plus und Eurosuper, verzeichneten einen Rückgang zwischen - 4,0 und - 0,9 Prozent.

Im Jahr der Einführung waren 1,8 Mio. Tonnen Super E10 getankt worden und im Jahr 2012 war der Verbrauch auf 2,6

Mio. Tonnen gestiegen. Aktuell erreicht die Sorte Super E10 im gesamten Benzinmarkt (18,4 Mio. Tonnen) einen Anteil von rund 15 Prozent. Der bisherige Trend eines schrumpfenden Benzinmarktes setzte sich mit einem Rückgang um 0,4 Prozent im Jahr 2013 fort.

Der Verwendung des Benzinadditivs ETBE, welches von den Mineralunternehmen zur Erhöhung der Klopfestigkeit des Benzins eingesetzt wird, ist ebenfalls angestiegen: Der Absatz von Bioethanol für diese Anwendung erreichte 154.481 Tonnen, ein Anstieg von 9,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der Absatz von Bioethanol in der Kraft-

stoffsorte E85 (bis zu 85 Prozent Anteil Bioethanol) sank auf 13.449 Tonnen und war damit um nahezu 37 Prozent rückläufig. Der Absatz dieser nur für kraftstoff-flexible Fahrzeuge geeigneten Sorte war im Jahr 2012 noch um 6,0 Prozent gewachsen. Der Rückgang ist unter anderem auf das eingeschränkte Angebot von sogenannten FlexFuel-Vehicles (FFV) in der Neuwagenflotte der Automobilhersteller auf dem deutschen Markt zurückzuführen.

Aufgrund des gesunkenen Verbrauchs von Benzin insgesamt ging der gesamte Verbrauch von Bioethanol um 42.690 Tonnen auf 1.206.144 Tonnen zurück.

VDB: Umweltministerin Barbara Hendricks muss sich über Biosprit besser informieren

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks zeigt sich unzureichend über den Verkehrsbereich und Biokraftstoffe informiert. Obwohl Biodiesel und Bioethanol derzeit die einzige in größerem Umfang verfügbare Alternative zu fossilen Kraftstoffen im Verkehrssektor sind, will Hendricks deren Einsatz auf fünf Prozent am gesamten Kraftstoffmarkt deckeln.

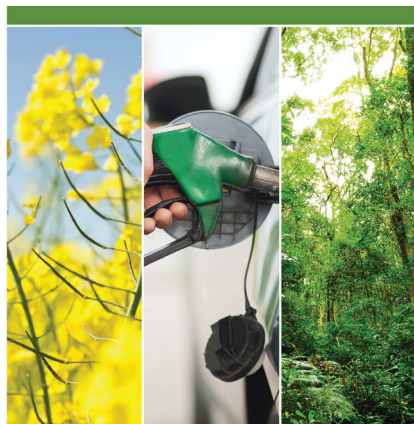
Unter Berücksichtigung des gesamten Herstellungsprozesses werden jedoch durch Biodiesel und Bioethanol rund 50 Prozent weniger Treibhausgase ausgestoßen als durch fossilen Kraftstoff. „Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb die Bundesumweltministerin verstärkt auf fossilen Kraftstoff setzt, Biokraftstoffe aber deckeln möchte – der Schutz vor den drastisch steigenden Umweltbelastungen der Erdölförderung sollte Anliegen ihres Hauses sein“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Zwar will Hendricks Elektromobi-

lität fördern, ihr Ziel von einer Millionen Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 sei auch richtig und sinnvoll. Angesichts von 50 Millionen Autos in Deutschland ist dieses Ziel aber viel zu niedrig, um einen spürbaren Einfluss auf die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu haben. „Wir fordern die Bundesumweltministerin auf, sich mit den Tatsachen auseinanderzusetzen und auch die fachlichen Argumente der Wirtschaftsbeteiligten zu hören, bevor sie einer Abkehr von bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen das Wort redet“, sagte Baumann. Hendricks hatte sich in einem Interview mit der Tageszeitung zu europäischen Biokraftstoffzielen geäußert. „Weltweit stehen ausreichend Flächen zur Verfügung, um Rohstoffe für Biodiesel und Bioethanol zu produzieren“, sagte Baumann. Es gebe noch große Agrarflächen zum Beispiel in Osteuropa, die derzeit brach lägen. Baumann verwies darauf, dass gleichzeitig auf derselben Fläche Nahrungsmittel

und Biokraftstoffe hergestellt werden. So fallen bei der Verarbeitung von Raps zu 60 Prozent Tierfutter und zu 40 Prozent Pflanzenöl an, aus dem Biodiesel gewonnen wird. „Wegen der Biokraftstoffproduktion in Deutschland und Europa muss weniger Sojatiefutter aus Südamerika importiert werden. Wir reduzieren also den Flächendruck in Südamerika und produzieren nachhaltige Biokraftstoffe“, sagte Baumann. Auch mittel- und langfristige führe insbesondere im Transportbereich kein Weg an Verbrennungsmotoren vorbei. „Straßengüterverkehr und große Reichweiten bei Pkw erfordern den Einsatz flüssiger Kraftstoffe, beispielsweise auch in so genannten Range Extendern für Hybridfahrzeuge. Wir sind also auf flüssige Kraftstoffe angewiesen, und hier haben Biodiesel und Bioethanol auch in Zukunft ihre Einsatzberechtigung“, sagte Baumann.

Schlaglichter

„indirect Land Use Change“ (iLUC): Kommissionsvorschlag zu indirekten Landnutzungsänderungen löst das Problem nicht



„indirect Land Use Change“ (iLUC)

Eine kritische Bestandsaufnahme für eine sachgerechte politische Entscheidungsfindung.

Ein Beitrag von Prof. Dr. habil. Uwe Lahl
– erschienen in ReSource (4/2013) –

Am 11. September 2013 hat das EU-Parlament den Kommissionsvorschlag zur Einführung sog. „iLUC-Faktoren“ abgelehnt. Das Parlament stellte klar, dass der wissenschaftliche Beweis für eine unmittelbare Ursache-Wirkungsbeziehung einer bestimmten Rohstoffnachfrage und der dadurch unmittelbar verursachten Landnutzungsänderungen in

einem Drittland, wie zum Beispiel Indonesien, nicht erbracht wurde. Der große Teil der Fachwelt ist sich einig, dass diese Nachweisanforderung nicht erfüllbar ist, sondern der Landnutzungseffekt nur „indirekt“ über Modelle annähernd kalkuliert werden kann. Mit diesem Dilemma setzt sich Prof. Dr. Uwe Lahl, Technische Universität Darmstadt, in einem aktuellen Beitrag auseinander. Der iLUC-Experte erläutert die Hintergründe und Schwächen der Modellrechnungen und zeigt im Lichte der aktuellen Rechtsetzungsbemühungen der EU-Kommission die wissenschaftlichen Gründe auf, warum iLUC-Faktoren abzulehnen sind. Stattdessen müssten jetzt Regelungsverfahren entwickelt werden, die einen unmittelbar wirksamen Beitrag gegen Landnutzungsänderungen (Urwaldrodungen) leisten können. Diese setzen bei den Grundsätzen der „guten Regierungspraxis“ an. Prof. Dr. Lahl empfiehlt somit Regelungsalternativen, unabhängig von der Zweckbestimmung der Endverwendung des Biomasserohstoffs. Diese wären aus Sicht der UFOP sachgerecht, weil beispielsweise die Palmölverwendung zur energetischen

Nutzung in der EU im Vergleich zum Bedarf der chemischen Industrie eine eher untergeordnete Rolle spielt. Biokraftstoffe seien damit der Impulsgeber zur Erhöhung des politischen Verhandlungsdrucks, um analoge Nachhaltigkeitsanforderungen auch in anderen Verwendungsbereichen einzuführen, betont der Verband. Mit Blick auf die aktuelle Diskussion zur Fortführung der EU-Biokraftstoffpolitik nach 2020 mahnt die UFOP deshalb an, die Existenz der inzwischen für die Biokraftstoffe der 1. Generation von der EU-Kommission zugelassenen internationalen Nachhaltigkeitszertifizierungssysteme und damit auch deren Zertifizierungsstellen nicht zu gefährden, sondern die Qualität der Nachhaltigkeitszertifizierung zu verbessern. Hierfür liefere die Erneuerbare Energien-Richtlinie mit der separaten Zielvorgabe für erneuerbare Energien im Transportsektor den Rechtsrahmen und zugleich den Anreiz für den Marktzugang in die Europäische Union.

Der Beitrag steht auf www.ufop.de zum Download zur Verfügung.

EU-Biokraftstoffpolitik: Finnisches Unternehmen stoppt 700 Mio. Euro Biokraftstoffprojekt der 2. Generation

Das finnische Unternehmen Vapo hat sich entschieden, die Planungen für eine Biodieselfabrik der 2. Generation in Ajos, Kemi, auf Eis zu legen. Begründet wird dieser Schritt mit den Unsicherheiten, die sich aus der EU-Biokraftstoffpolitik ergeben. Die Anlage sollte 150.000 Tonnen Biodiesel der 2. Generation aus Holzabfällen erzeugen. 700 Mio. Euro sollten investiert werden. Seitens der EU wurde eine Förderung in Höhe von

88 Mio. Euro für den Fall der Realisierung des Vorhabens in Aussicht gestellt. Laut Tomi Yli-Kyyny, Geschäftsführer von Vapo Oy, sei das Projekt national und international auf großes Interesse gestoßen. Es sei angesichts der gestiegenen Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen aber nicht gelungen, bindende langfristige Verträge mit möglichen Projektpartnern abzuschließen. Die

EU Klima- und Energiestrategie vom Januar 2014, die keine verbindlichen Ausbauziele für den Biokraftstoffsektor berücksichtigt, habe den endgültigen Ausschlag für die Entscheidung gegeben, das Projekt zu stoppen. „In dieser Situation ist es nicht möglich, langfristig verbindliche Absprachen zu treffen, die letztlich die finanzielle Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts wären“, so Yli-Kyyny.

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.

