

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	26. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	365,14	363,52	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	376,00	369,00	↗
Rapsöl	718,00	713,00	↗
Rapsschrot	233,00	228,00	↗
Rapspresskuchen*	259,58	240,36	↗
Paris Rapskurs	391,25	379,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	118,19	117,60	↗
Rapsölkraftstoff*	133,55	137,37	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	72,46	72,56	↘
Diesel	118,26	118,88	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	53,23	52,76	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Getrübe Aussichten auf kommende Rapsernte und schwacher Euro geben Pariser Notierungen kräftigen Auftrieb
- Erzeugerpreise über Vorjahresniveau, Interesse an Kontrakten aber weiterhin gering
- Kaum Umsätze am Kassamarkt aus Mangel an Angebot
- Ungünstige Witterung behindert US-Sojaaussaat, Kurse tendieren im Hinblick auf kleinere Anbaufläche fest

Ölschrote und Presskuchen

- Rückläufige Nachfrage nach Ölschroten, feste Rohstoffkurse und knappes vorderes Angebot stützen Preise
- Knappes Rapsschrotangebot erhöht Interesse an Rapskuchen

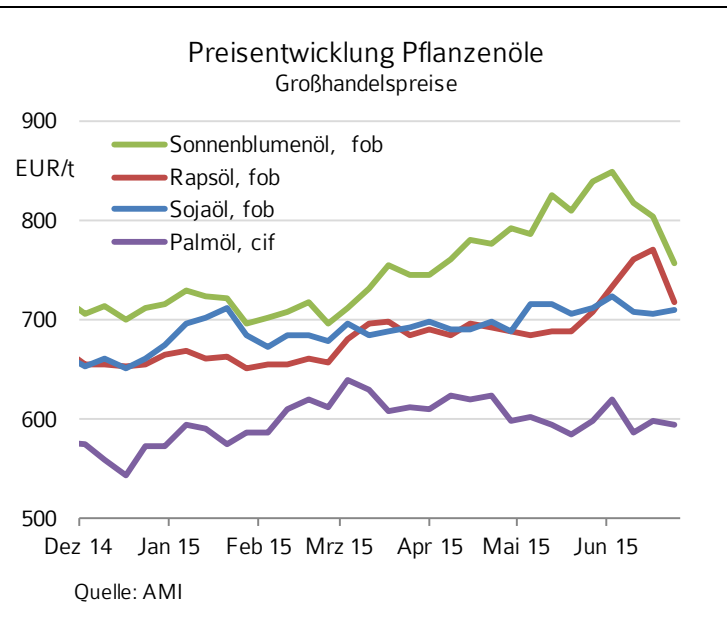
Pflanzenöle

- Schwache Nachfrage belastet Pflanzenölpreise, Angebot knapp
- Kaltgepresstes Rapsöl findet kaum Abnehmer, Preise unter Druck

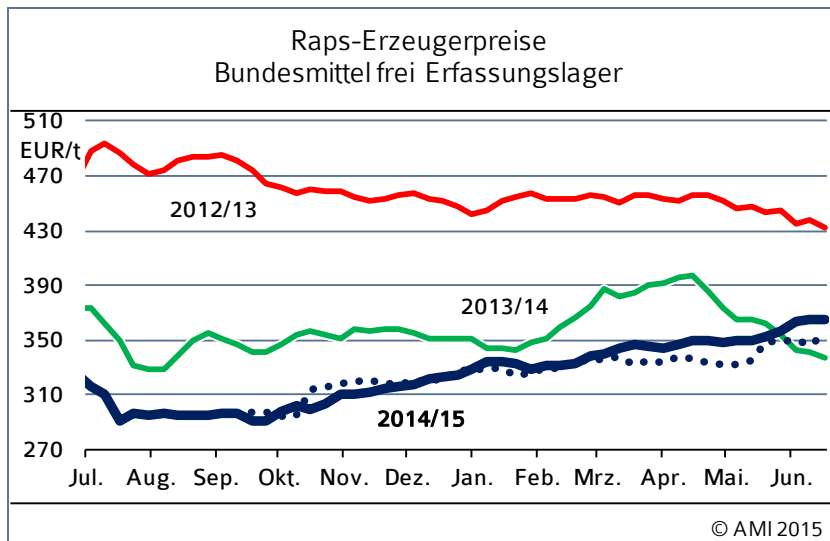
Biokraftstoffe

- Biodieserverbrauch im April leicht über Vormonatsniveau
- Konkurrenzfähigkeit von Biodiesel gegenüber Agrardiesel sinkt

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Pariser Rapsnotierungen haben im Juni 2015 aufgrund der pessimistischen Aussichten auf die kommende Ernte kräftig zugelegt. Zusätzlichen Auftrieb gaben feste Vorgaben aus Winnipeg und Chicago sowie ein schwacher Euro. Die Rapspreise am Kassamarkt sind ebenfalls deutlich und bereits über Vorjahresniveau gestiegen. Das Interesse an Kontrakten auf die kommende Ernte ist seitens der Erzeuger aber weiterhin gering. Die Prämien der Verarbeiter sind aufgrund unbefriedigender Margen derweil starr.

Rapsöl

Die Rapsölpreise wurden im Juni 2015 kräftig um 63,50 EUR/t auf 770 EUR/t angehoben. Das hat die Nachfrage stark gedämpft. Zum Monatsende waren sowohl Rapsöl als auch Rapsölraffinat zur Lieferung bis August 2015 dennoch so gut wie ausverkauft.

Rapspresskuchen

Das knappe Angebot an Rapsschrot belebt die Nachfrage nach Rapskuchen, der im Juni 2015 zu höheren Preisen vermarktet werden konnte. Im Schnitt wurden die Forderungen um bis zu 10 EUR/t angehoben. Allerdings betrifft die Preiserhöhung wenige noch frei verfügbare Mengen. Das Angebot an Rapspresskuchen ist ebenfalls sehr überschaubar. Das meiste ist in längerfristigen Lieferverträgen gebunden. Zudem hat die Verarbeitungsmenge Raps zum einen saisonal deutlich abgenommen, zum anderen drücken die unverkäuflichen Rapsölvorräte.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden gegenüber Vormonat zurückgenommen. Das überreichliche Angebot findet nur schwer Käufer, selbst zu ermäßigten Preisen. Im Schnitt wurden noch 80 Cent/l verlangt, durchgesetzt wurden wahrscheinlich noch weniger. Vorderes Rapsöl ist nicht mehr verfügbar, die Aufschläge für verfügbare Restmengen sind immens. Im Juni kostete Rapsöl zur Lieferung im Juli im Schnitt 68,50 Cent/l, Rapsöl zur Lieferung im August wird aktuell mit 65,20 Cent/l bewertet. Hierfür ist die Nachfrage gering.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 24.06.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	376	233	718	594
Vorwoche	369	228	713	599

Quelle: AMI

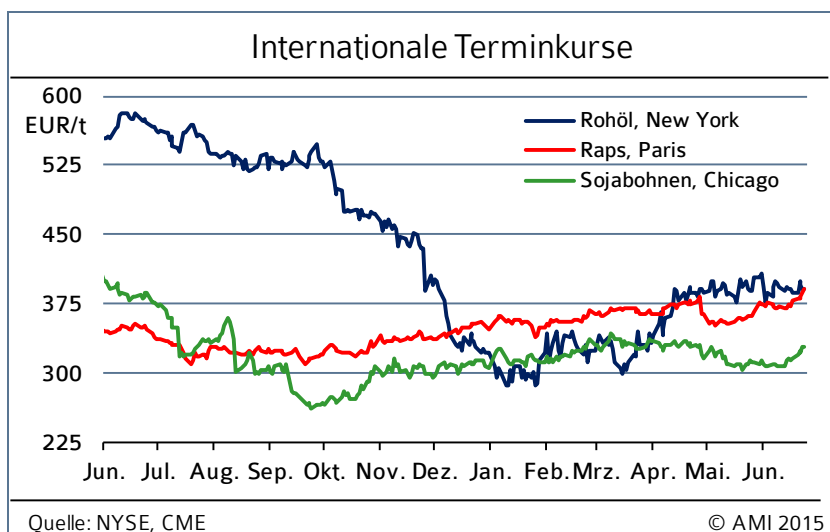
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 17.06.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-270	235-260	79,25	81,00	133,55
> 100 t	260-260	245-250	Vm: 81,20	82,03	137,37

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

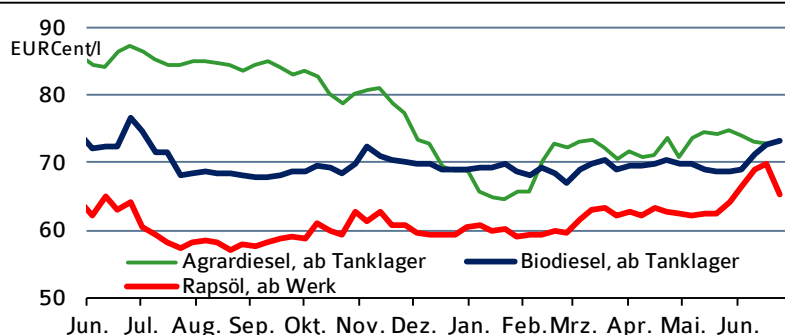
Quelle: AMI



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

Biodiesel/min Diesel

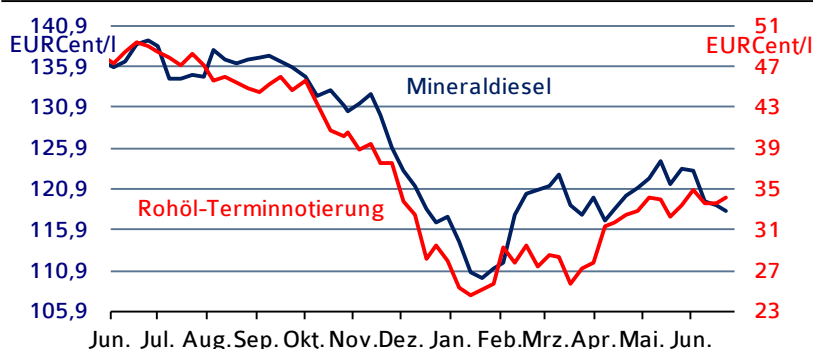
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



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

© AMI 2015

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2015

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t					kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	712,5	715,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	2,2	0,8
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	714,7	716,1
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,1
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	715,0	716,3
Dieselmotorkraftstoffe	2.823,6	2.756,8	3.221,5	3.003,8	11.399,2	11.296,0
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	6,3 %	6,3 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.756,9	3.223,3	3.004,2	11.401,7	11.296,9
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	6,3 %	6,3 %
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,2	7,4	8,9	36,8	45,1
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	315,0	325,2
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	2,2	3,4
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	353,6	373,0
Ottokraftstoffe	1.464,1	1.310,4	1.580,4	1.525,3	5.711,9	5.877,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.310,7	1.581,0	1.525,9	5.713,7	5.880,5
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	4,8 %	5,5 %	6,5 %	6,2 %	6,3 %

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 Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für Biodiesel und Agrardiesel haben sich im Juni 2015 schnell angenähert. Ende des Monats überschritten die Forderungen für Biodiesel erstmals seit 19 Wochen die für Agrardiesel. Mit rund 73 Cent/l ist damit die Konkurrenzfähigkeit von Biodiesel deutlich gesunken. Verantwortlich für den kräftigen Preisanstieg für Biodiesel waren stark steigende Pflanzenölpreise. Die Nachfrage wurde vor diesem Hintergrund spürbar gedämpft.

Tankstellenpreise

Die Preise an der Zapfsäule für mineralischen Diesel sind im Juni 2015 kräftig gesunken. Mit 118,23 Cent/l lagen sie zum Monatsende fast 5 Cent/l niedriger. Für Super E10 musste mit 143,3 Cent/l ebenfalls weniger gezahlt werden. Der Preisrückgang war mit etwa 1 Cent/l allerdings überschaubar.

Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung hat im April 2015 gegenüber Vormonat leicht zugelegt. Mit 190.000 t wurden knapp 1.100. t mehr nachgefragt als im März 2015. Im Vergleich zum Vorjahresmonat ist der Verbrauch um rund 4 % gesunken. Biodiesel zur Verwendung als Reinkraftstoff ist deutlich weniger als im Vormonat verbraucht worden und mit 300 t wieder auf verschwindend geringem Niveau.

Im Gegensatz zu Biodiesel ist die Nachfrage nach Diesel deutlich um fast 7 % zurückgegangen. Das war aber noch etwas mehr als im Vorjahresmonat. Der Anteil von Biodiesel und Pflanzenöl an der Beimischung ist gegenüber März 2015 daher leicht auf 6,3 % gestiegen. Der Verbrauch an reinem Pflanzenöl ist weiterhin vernachlässigbar gering. Bioethanol wurde im April 2015 indes deutlich stärker nachgefragt als im Vormonat, wenn auch weniger als im Vorjahresmonat. Das Plus gegenüber März 2015 beträgt rund 14 %.

Schlaglichter

Die Energiewende kommt – nicht ohne Biokraftstoffe aus



v. l. n. r.: Stephan Arens (UFOP), Wolfgang Vogel (UFOP), Johannes Lehken (Neste), Prof. Dr. Jürgen Krahl (Hochschule Coburg), Thomas Garbe (Volkswagen AG), Raimund Angermüller (SÜC)

Die Vision einer weltweiten Energiewende hin zu 100 Prozent Erneuerbaren Energien hat durch die Beschlüsse des jüngsten G7-Gipfels deutlich an Konturen gewonnen. Auch wenn in diesem Zusammenhang der Kohleausstieg von zentraler Bedeutung ist, wird auch der Verkehrssektor in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einen fundamentalen Wandel erfahren müssen. Immerhin knapp ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs in Deutschland wird durch den Personen- und Güterverkehr verbraucht. Dass Biokraftstoffe in diesem Zusammenhang auch für die Bundesregierung eine bedeutende Rolle spielen, wurde bei einer Veranstaltung zur „Tankzukunft“ am 17. Juni 2015 im Volkswagen Group Forum in Berlin deutlich.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundeslandwirtschaftsminister, Peter Bleser, machte in seiner Rede deutlich, dass die Anforderungen an Biokraftstoffe enorm hoch sind, um sie als Beitrag zur Energiewende im Verkehr zuzulassen. „Moderne Biokraftstoffe sollen für Fahr-

zeuge und Anlagen gut verträglich sein, werden dank moderner Landbewirtschaftung nachhaltig produziert und dürfen nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion treten“, so Bleser vor Vertretern aus Politik, Fahrzeug- und Kraftstoffindustrie sowie der Landwirtschaft.

Die Initiatoren des Praxis- und Forschungsprojektes „Diesel R33“, zu denen 17 Partner aus Wissenschaft und Wirtschaft, darunter Volkswagen, Mercedes Benz und das finnische Unternehmen Neste, die Hochschule Coburg sowie die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) zählen, machten deutlich, dass diese Anforderungen schon heute uneingeschränkt erfüllbar sind. Gefördert vom Bayerischen Wirtschaftsministerium und der Europäischen Union wurde mit Diesel R33 ein Kraftstoff entwickelt, der einen bislang nicht erhältlichen Anteil von insgesamt 33 Prozent regenerativer, biogener Kraftstoffkomponenten enthält. Das ist zwar noch ein ganzes Stück entfernt von „100 % Erneuer-

erbar“, hat aber den großen Vorteil, dass keinerlei neue Motortechnik erforderlich ist. R33-Kraftstoff erfüllt die heute gültige Kraftstoffnorm für Dieseldieselkraftstoff (DIN EN 590) und kann daher kosteneffizient mit der vorhandenen Infrastruktur und den bestehenden Wirtschaftskreisläufen hergestellt, verteilt und in allen Dieselmotoren ohne Einschränkungen verwendet werden.

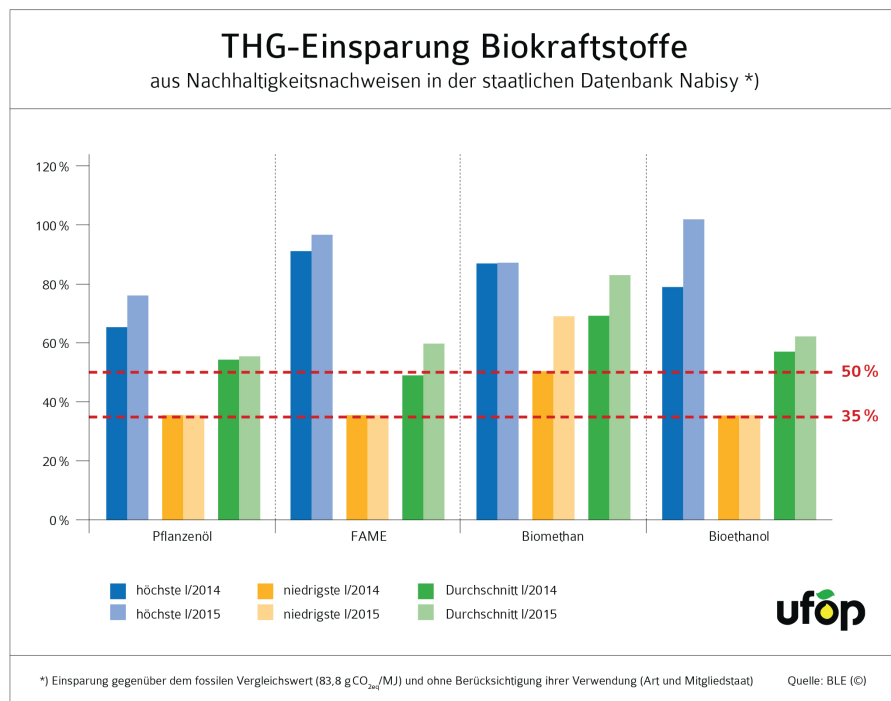
Die Energiewende kommt und sie kommt auch im Verkehr. Es wird aber Jahrzehnte, vielleicht sogar mehr als ein Jahrhundert dauern, bis Elektrofahrzeuge den Verkehr dominieren. Auf dem Weg dahin führt an Biokraftstoffen kein Weg vorbei, sofern sie alle technologischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Ansprüche erfüllen.

Berechtigte Anforderungen an die Nachhaltigkeit der verwendeten biogenen Roh- und Reststoffe sind europaweit restriktiv geregelt, um Naturschutz, aber auch soziale Standards zu gewährleisten. Wolfgang Vogel, Präsident des Sächsischen Bauernverbands und Vorsitzender der UFOP, kritisierte als Vertreter der deutschen Landwirtschaft in diesem Zusammenhang jedoch die sich ständig verändernden politischen Rahmenbedingungen. „Nur mit verlässlichen gesetzlichen Regelungen, die auf wissenschaftlichen Grundlagen fußen und nicht durch Populismus bestimmt sind, können wir Landwirte und alle an der Produktion von Biokraftstoffen beteiligten Unternehmen Investitionen tätigen. Und nur so wird es möglich sein, die Energiewende auch im Verkehr zu realisieren.“, so Vogel.

Informationen zum Projekt Diesel R33 stehen auf der Internetseite www.tankzukunft.de zur Verfügung.

Schlaglichter

Vorteil Biokraftstoffe - im Schnitt 60 Prozent besser als fossile Kraftstoffe
UFOP sieht Erwartungen bestätigt: Treibhausgaserminderungsspflicht treibt den Wettbewerb an



Mit durchschnittlich 60 Prozent Treibhausgaserminderung beginnt der Wettbewerb um die beste Treibhausgas-effizienz. Dies bestätigt der erste Quartalsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE).

Grundlage für die Berechnung sind die in der Datenbank „Nabisy“ eingestellten Nachhaltigkeitsnachweise. Zum 1. Januar 2015 führte Deutschland als erstes Mitgliedsland der Europäischen Union die Treibhausgaserminderungs-

pflicht ein, beginnend mit 3,5 Prozent bis 2016, 4 Prozent ab 2017 und 6 Prozent ab 2020. Die Angaben der BLE bestätigen die Erwartungen der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP), dass die gesetzlichen Anforderungen der Erneuerbare Energien-Richtlinie – von zurzeit 35 Prozent und ab 2017 mindestens 50 Prozent Treibhausgaserminderung als Voraussetzung für den Marktzugang – bei weitem übertroffen werden. Im Schnitt beträgt die Treibhausgaseinsparung bereits mehr als 60 Prozent. Folglich mindert sich zur Erfüllung der Treibhausgaserminderungs-pflicht der Biokraftstoff- und dadurch auch der Biomasserohstoffbedarf. Dies ist im doppelten Sinn ein Effizienzgewinn, der in dieser Form nur bei Biokraftstoffen zu finden ist. Biokraftstoffe aus Ölsaaten oder Getreide gehen damit voran, sich neuen Wettbewerbsbedingungen, aber auch umfangreichen Zertifizierungsanforderungen stellen zu müssen. Dies ist im Vergleich zur stofflichen Nutzung nachwachsender Rohstoffe ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal in der Bioökonomie, so die UFOP.

Boeing und TUI testen Biokraftstoffe und weitere Technologien in „ecoDemonstrator 757“

Boeing hat ein mehrmonatiges Flugprogramm des ecoDemonstrator 757 gestartet, mit dem neue Technologien zur Steigerung der Effizienz der zivilen Luftfahrt und zur Verringerung von Lärm und Kohlenstoffemissionen evaluiert werden. Boeing arbeitet bei den ecoDemonstrator Tests mit der TUI Group und der National Aeronautics and Space Administration (NASA) zusammen. Die 757 Flugtests führen die mehrjährigen Bemühungen des ecoDemonstrator Programms fort, die Erprobung, Verfeinerung und den Einsatz neuer Technologien und Methoden, die die Umweltleistung der Luftfahrt verbessern können, zu beschleunigen. Dabei werden ganz unterschiedliche technologische Konzepte untersucht, darunter auch der Einsatz von Biokraftstoffen. So ist die Boeing 757 laut Flugrevue.de am 17. Juni von Seattle zum NASA Langley Research Center in

Hampton, Virginia, geflogen. Im Tank war eine Mischung aus 95 Prozent herkömmlichem Kerosin und fünf Prozent „green diesel“. Boeing arbeitet gemeinsam mit der Industrie daran, diesen Treibstoff für die Luftfahrt zu zertifizieren. „Der 757 ecoDemonstrator ist Teil unseres Engagements, innovative Technologien für aktuelle und zukünftige Flugzeugprogramme zu beschleunigen“, sagte Mike Sinnet, vice president of Product Development, Boeing Commercial Airplanes. „Ziel des Boeing ecoDemonstrator Programms ist es, unseren Kunden neue, umweltaffizientere Technologien und Flugzeuge schneller zur Verfügung zu stellen.“ Die TUI Group, der weltgrößte integrierte Touristikkonzern, arbeitet mit Boeing zusammen, um auf diesem Wege Kohlenstoffemissionen zu senken. Das in Europa ansässige Unternehmen, das sechs Fluggesellschaften

umfasst, bereitet sich auf eine kohlenstoffarme Zukunft vor, indem es seinen Umwelteinfluss verringert und seine Zulieferer und Kunden ermutigt, dasselbe zu tun. „Wir freuen uns über die Partnerschaft mit Boeing für die nächste Phase ihres ecoDemonstrator Programms, da TUI sich dazu verpflichtet hat, in allen Geschäftsbereichen weitere Umwelteffizienz zu erreichen und mit unseren Airlines im Bereich Kohlenstoffeffizienz Branchenführer zu bleiben“, sagte Jane Ashton, Director of Sustainability, TUI Group. Seit seiner Einführung 2011 hat das ecoDemonstrator Programm mehr als 40 Technologien an einer Next-Generation 737 und einem 787 Dreamliner getestet.

Weitere Informationen finden Sie unter www.newairplane.com/environment/.

Schlaglichter

Rapsölkraftstoff normkonform produzieren



Normgerechte Kraftstoffqualität ist für den sicheren Betrieb pflanzenöltauglicher Motoren, wie sie beispielsweise in Maschinen der Land- und Forstwirtschaft zum Einsatz kommen, eine notwendige Voraussetzung. Für Rapsölkraftstoff sind die Qualitätsanforderungen in der Norm DIN 51605 hinterlegt. Grenzwerte für ablagerungs- und aschebildende Inhaltsstoffe wie Calcium, Magnesium und Phosphor müssen immer weiter abgesenkt werden, um eine störungsfreie Abgasnachbehandlung zu ermöglichen.

Damit dezentrale Ölmühlen auch weiterhin normgerechten Kraftstoff nach DIN-Qualität produzieren können, ist daher ein weiterer Verfahrensschritt, die „adsorptive Reinigung“, nötig. Diese sollte in ein gesamt-

betriebliches Qualitätsmanagement der Ölmühle eingebunden sein. Neben der Kontrolle von Saatchargen und Produktlieferung spielt vor allem die regelmäßige Überwachung der produzierten Ölqualität eine wichtige Rolle. In einem vom Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten geförderten Forschungsvorhaben beprobte das Technologie- und Förderzentrum (TFZ) wiederholt vier bayerische dezentrale Ölmühlen. Die Gehalte an unerwünschten Elementen im Öl direkt nach der Pressung waren naturbedingt sehr unterschiedlich. Somit variierten auch die Ölqualitäten nach der adsorptiven Reinigung. „Unsere Untersuchungen und Ratschläge halfen den Ölmühlenbetreibern, die Konzentrationen der eingesetzten Zuschlagstoffe, wie zum Beispiel Adsorbentien, Zitronensäureanhydrat und Filterhilfsmittel, auf die Ausgangsqualität des Öls anzupassen, um die erwünschte Absenkung der Elementgehalte sicher garantieren zu können“, bemerkt Dr. Edgar Remmele, Sachgebietsleiter am TFZ.

Damit gezielt auch einzelne Reinöl-Fehlchargen nachbehandelt werden können, wur-

de am TFZ die adsorptive Reinigung von Reinölen weiterentwickelt. In Labor- und Technikumsversuchen konnte beispielsweise gezeigt werden, dass die Zuschlagstoffe Tonsil 9191 FF und Filtracel EFC 250 C sowie Zitronensäureanhydrat auch zur Reduktion störender Elementgehalten in Reinölchargen geeignet sind. Aufgrund der meist geringeren Prozesstemperaturen bei der Konditionierung des Reinöls im Vergleich zur Behandlung von Trübölen sind höhere Konzentrationen an Zuschlagstoffen sowie längere Konditionierungsphasen erforderlich. Um die Betreiber dezentraler Ölmühlen bei der normkonformen Kraftstoffproduktion praxisingerecht beraten zu können, werden die im Rahmen dieses Forschungsvorhabens gesammelten Erfahrungen und Ergebnisse in einem Handbuch zusammengefasst. Zudem wurde der EDV gestützte TFZ-Maßnahmenkatalog zum einzelbetrieblichen Qualitätsmanagement um den Verfahrensschritt „adsorptive Reinigung“ erweitert. Der Maßnahmenkatalog zum Qualitätsmanagement sowie der TFZ-Bericht 41 können unter www.tfz.bayern.de kostenlos heruntergeladen werden.

RapsTrak200

Seit Oktober 2014 läuft das Förderprogramm RapsTrak200 in Bayern. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie fördert drei Jahre Neuanschaffungen oder Umrüstungen von Forst- und Landwirtschaftsmaschinen, die mit klimaschonendem Rapsölkraftstoff betrieben werden. Als Antragsteller kommen land- und forstwirtschaftliche Betriebe, Lohnbetriebe oder Maschinengemeinschaften in Frage, die zur Entlastung von der Energiesteuer berechtigt sind. Sie können mit einer maximalen Fördersumme von 7.500 Euro bei einem Fördersatz von 80 % rechnen. Insgesamt sieht das Investitionsprogramm

die Förderung von bis zu 200 Arbeitsmaschinen vor. Ziel ist es, für positive Impulse in der Landtechnikindustrie zu sorgen und Land- und Forstwirten einen dauerhaften Umstieg auf umweltschonende und heimische Biokraftstoffe zu ermöglichen. Neben der positiven Klimabilanz von Rapsölkraftstoff – seine Verwendung bewirkt Treibhausgasemissionseinsparungen von rund 60 bis 80 Prozent – sind vor allem seine geringe Ökotoxizität und hohe biologische Abbaubarkeit maßgeblich für den Einsatz in umweltsensiblen Bereichen. Dr. Remmele, Sachgebietsleiter am Technologie- und Förderzentrum (TFZ) sieht einen weiteren Zusatznutzen: „Die bei der Erzeugung

von Rapsölkraftstoff anfallenden Nebenprodukte ersetzen Importe von gentechnisch verändertem Sojaschrot, dadurch können mehr heimische Eiweißfuttermittel in der bayerischen Tierhaltung eingesetzt werden“. Das TFZ steht über das Expertenteam LandSchafftEnergie für alle technischen Fragen zur Verfügung. Um potentiellen Antragstellern die Berechnung der Wirtschaftlichkeit zu erleichtern, stellt das TFZ das Rechentool „RALF“ online. Bewilligungsstelle für das Förderprogramm RapsTrak200 ist das Förderzentrum Biomasse des TFZ in Straubing. Die Antragsunterlagen können unter www.tfz.bayern.de/rapstrak200 heruntergeladen werden.

Schlaglichter

Biokraftstoffe sind besser als ihr Ruf – Nachhaltigkeit ist nachweisbar

Die EU hat ein funktionierendes System für den Nachhaltigkeitsnachweis von Biokraftstoffen geschaffen. aireg, die deutsche Luftfahrtinitiative für erneuerbare Energien, hat untersucht, wie die Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen verlässlich nachgewiesen werden kann. Gradmesser dafür ist die Zertifizierung, die für alle in der EU genutzten Biokraftstoffe verpflichtend ist. Mithilfe eines eigenen Kriterienkataloges, der aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse einbezieht, hat aireg die zehn aus Luftfahrtsicht besonders relevanten Zertifizierungssysteme verglichen. Die Initiative will so einen Beitrag für mehr Transparenz und aufgeklärtes Ver-

braucherverhalten leisten. Auch die Zertifizierungssysteme selbst sollen einen Anreiz erhalten, angrenzende Fragestellungen in den Prüfumfang zu integrieren. Zu den von aireg geforderten Prüfkriterien zählen ökologische Aspekte, wie die Steigerung der Bodenqualität und der schonende Umgang mit Wasser, aber auch soziale Gesichtspunkte wie die Einhaltung bestehender Landnutzungsrechte und die Einbindung lokaler Interessengruppen. Unterschiede ergeben sich durch die Vielzahl der Zertifizierungssysteme, die sich aufbauend auf den Mindestanforderungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU entwickelt haben. Die Prüfung hat ergeben,

dass vier Systeme besonders empfehlenswert sind (in alphabetischer Reihenfolge):

- International Sustainability and Carbon Certification
 - Netherlands Technical Agreement
 - Roundtable of Sustainable Biomaterials
 - Roundtable on Sustainable Palm Oil
- aireg wird in regelmäßigen Abständen überprüfen, welche qualitativen Fortschritte die Zertifizierungssysteme machen. An der übergeordneten Forderung hält aireg unverändert fest: Eine nachhaltige Landwirtschaft kann es nur geben, wenn alle Agrarrohstoffe zertifiziert werden, egal ob Sie im Tank, im Futtertrog oder direkt auf dem Teller landen.

Abgeschlossene Pilotphase für Futurol

Futurol ist ein 2G-Biokraftstoff-Projekt, das 2008 gestartet wurde. Nach 7 Jahren intensiver F&E ging es 2015 in eine neue Schlüsselphase: die Industrialisierung und Vermarktung des Prozesses. Mit Hilfe von geeigneten Enzymen kann die Futurol-Technologie eine breite Palette an non-food Biomasse in Kraftstoff (Cellulose-Ethanol) umwandeln. In der neuen Phase des Projektes wird jetzt eine Industrieanlage in Bucy-le-Long (Picardie) errichtet. Die Inbetriebnahme soll 2016 erfolgen und das

Ethanol direkt verkauft werden. Das Unternehmen Axens wird die Technologie durch Lizenzierung vermarkten. Die Futurol-Technologie ist modular und kann in bereits existierende Raffinerien integriert werden. Durch die Verwertung von Prozesswärme und Abgasen erzeugt sie ihre eigene Energie und ist daher autonom. Im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen fällt der CO₂-Ausstoß um 70 Prozent bis 90 Prozent geringer aus, je nach verwendeter Biomasse. Futurol wurde im Rahmen eines privat-öffentlichen

Konsortiums entwickelt, mit Partnern wie Total, IFP Energies Nouvelles (IFPEN), Lesaffre etc. Das Projekt beschäftigt 50 Forscher in Vollzeit und weitere 50 in Teilzeit und hat bereits zur Einreichung von 26 Patenten geführt. Das gesamte Budget beträgt 76,4 Mio. EUR, davon 29,9 Mio. EUR von der Investitionsbank BPI France.

Quelle: <http://www.wissenschaft-frankreich.de/de/energie/abgeschlossene-pilotphase-fur-futurol/>
Wissenschaft Frankreich, 18. Juni 2015

BDB^e: Marktdaten 2014 für Bioethanol veröffentlicht

Laut Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) wuchs die Produktion von Bioethanol in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 8,2 Prozent auf die Rekordmenge von 726.881 Tonnen und der Verbrauch stieg um 1,9 Prozent. Für 2015 erwartet der BDB^e ebenfalls eine positive Entwicklung. Durch die seit Januar 2015 geltende Verpflichtung zur Sen-

kung der CO₂-Emissionen von Kraftstoffen ist Bioethanol noch wettbewerbsfähiger geworden. Die noch im Vorjahr stark gestiegene Produktion von Bioethanol aus Industrierüben ging um 9,1 Prozent zurück. Insgesamt wurden rund 2,6 Mio. Tonnen Industrierüben und 1,5 Mio. Tonnen Futtergetreide zu Bioethanol verarbeitet. 8.205 Tonnen Bioethanol wurden aus sonstigen

Stoffen wie Rückständen der Lebensmittelindustrie hergestellt. Der Absatz der Kraftstoffsorte Super E10 legte um 2 Prozent zu und betrug 2,82 Mio. Tonnen. Im Jahr 2014 erreichte die Sorte Super E10 im gesamten Benzinmarkt einen Anteil von 15,2 Prozent. Bioethanol hatte einen Anteil am gesamten Benzinmarkt von 6,3 Prozent (Vol.), im Vorjahr betrug der Anteil 6,2 Prozent (Vol.).

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.

