

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	48. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	356,53	354,21	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	374,00	371,00	↗
Rapsöl	741,00	743,00	↘
Rapsschrot	205,00	212,00	↘
Rapspresskuchen*	252,36	256,90	↘
Paris Rapskurs	384,00	374,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	120,49	122,26	↘
Rapsölkraftstoff*	133,55	134,55	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	65,22	65,15	↗
Diesel	112,06	110,73	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	39,37	39,27	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Raps in Paris legt nach uneinheitlicher Entwicklung zum Monatsende deutlich zu, Fronttermin auf 3-Monatshoch
- Umsätze am Kassamarkt überschaubar, Prämienentwicklung und Abgabebereitschaft der Erzeuger mangelt es an Impulsen
- US-Sojabohnenkurse Ende November ungefähr auf Vormonatsniveau
- Sojabohnenaussaat in Südamerika konnte Rückstand aufgrund günstiger Aussaatbedingungen weitgehend aufholen

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrothandel läuft weiterhin sehr schleppend, Käufer haben kaum Bedarf, Rapsschrotpreise geben deutlich nach
- Rapspresskuchen geht vor allem an Vertragskunden in der Veredelung

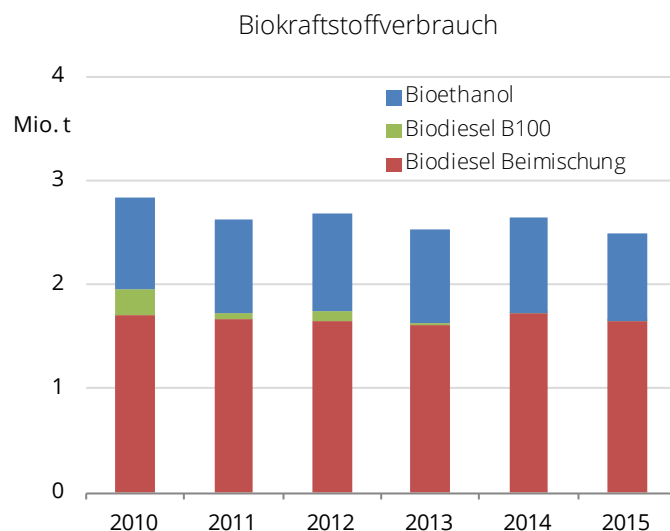
Pflanzenöle

- Rapsölpreise auf höherem Niveau eingependelt, Nachfrage gering
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl ziehen an

Biokraftstoffe

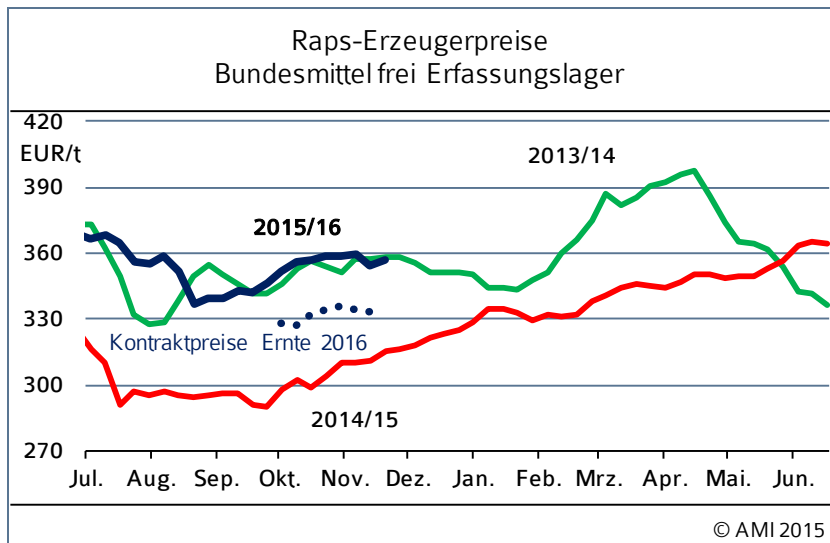
- Biodieselvebrauch sinkt im September 2015 weiter
- Hohe Frachtkosten treiben Biodieselpreise auf 15-Monatshoch

Grafik der Woche



Quelle: BAFA, AMI

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 25.11.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	374	205	741	538
Vorwoche	371	212	743	508

Quelle: AMI

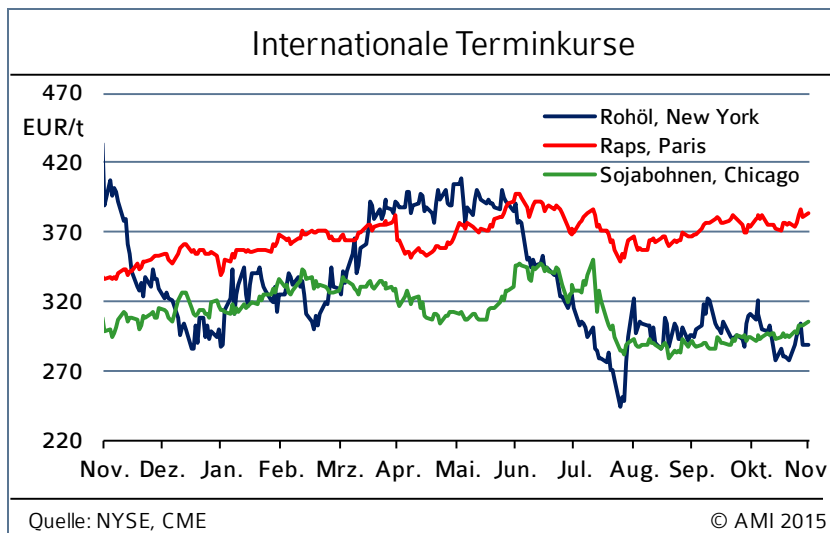
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 24.11.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	245-270	245-280	81,53	82,08	133,55
> 100 t	240-260	245-265	Vm: 78,70	80,63	134,55

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Das Rapsangebot am Kassamarkt war auch im November 2015 knapp. Belebende Impulse gab es erst zum Monatsende bei kräftig steigenden Geboten. Verarbeiter haben durchaus noch Bedarf, kaufen bei weiterhin unbefriedigenden Margen aber nur sporadisch. Einige Bedarfslücken konnten jedoch geschlossen werden. Die Prämien entwickeln sich kaum. Dafür ist besonders der schleppende Rapsschrotabsatz verantwortlich.

Rapsöl

Die Nachfrage nach Rapsöl war im November gering. Auch das vordere Angebot ist in einigen Regionen begrenzt. Die Preise haben sich bei insgesamt geringem Handelsinteresse im Monatsverlauf kaum verändert. Vordere Ware fob Hamburg wurde um die 740 EUR/t bewertet. Der Preisabstand zum günstigeren Sojaöl ist auf rund 50 EUR/t gesunken.

Rapspresskuchen

Die Forderungen für Rapspresskuchen geben weiter nach. Im Schnitt wurden im November 252 EUR/t verlangt, gut 11 EUR/t weniger als im Vormonat. Es wird vorrangig die Nachfrage der Vertragskunden im Veredelungsbereich bedient, an Mischfutterhersteller wird wenig verkauft. Das liegt häufig auch daran, dass die dezentralen Ölmühlen ihre Verarbeitungsmenge auf das Nachfragepotenzial der Veredelungsbetriebe ausrichten. Im Vergleich zu Lieferungen von Rapsschrot frei Hof erzielt Rapskuchen nun endlich Aufschläge, die den höheren Fettgehalt dennoch nicht ausreichend monetär würdigen.

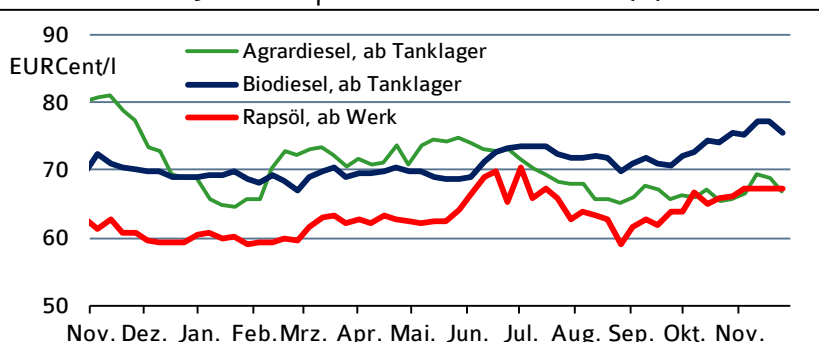
Kaltgepresstes Rapsöl

Das anfallende kaltgepresste Rapsöl lässt sich weiterhin nur schwer absetzen. Die erhoffte Nachfrage der BHKW-Betreiber ist ausgeblieben. Rapsöl verzeichnet keine ausreichende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Palmöl oder Diesel. Die dezentralen Ölmühlen haben im Zuge steigender Rohstoffpreise die Mehrkosten zum Teil auf das Rapsöl aufgeschlagen. Im November 2015 kostete kaltgepresstes Rapsöl im Schnitt 99 Cent/l und so 1,10 Cent/l mehr als im Vormonat. Gleichzeitig mussten die wenigen, noch verbliebenen Tankkunden, weniger bezahlen.

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 2015

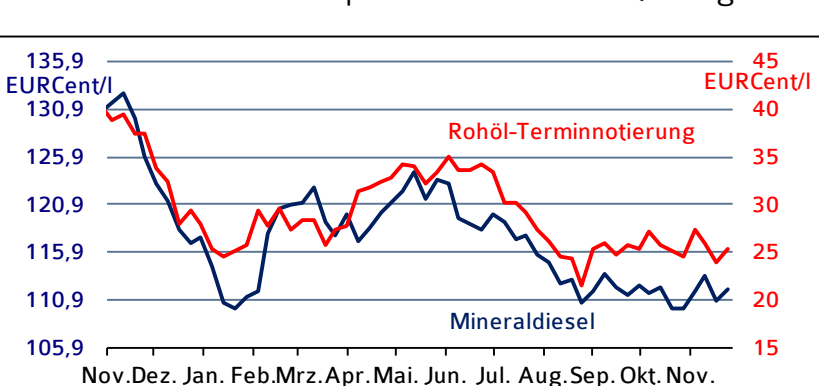
Großhandelspreise

Hohe Frachtkosten aufgrund niedriger Pegelstände wichtiger Wasserwege sowie eine stetige Nachfrage bei begrenztem Angebot hatten den Biodieselpreisen im November kräftigen Auftrieb gegeben. Vordere Ware kostete fob Werk mit 77,20 Cent/l, exklusive Energiesteuer, zeitweise so viel wie seit April 2014 nicht mehr. Zum Monatsende waren die Preise allerdings rückläufig.

Tankstellenpreise

Die Preise für mineralischen Diesel an der Zapfsäule schwankten im November stark. Zum Monatsende lagen sie mit 112 Cent/l deutlich über Vormonatsniveau. Die Preise für Super E10 sind ebenfalls gestiegen.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2015

Verbrauch

Der Biodieserverbrauch in Deutschland ist weiterhin rückläufig. Im September 2015 war das Minus nach Angaben des Bafa besonders ausgeprägt. Mit 165.000 t wurden rund 15 % weniger Biodiesel beigemischt als im Vorjahresmonat. Demgegenüber wurde mit 2.400 t deutlich mehr Reinkraftstoff als im bisherigen Monatsmittel eingesetzt. Die Nachfrage nach mineralischem Diesel ist gegenüber Vorjahresmonat und auch gegenüber Vormonat August um 1 % auf 3,2 Mio. t gestiegen. Der Beimischungsanteil von Biodiesel sank so deutlich auf 5,15 %. Das entspricht dem niedrigsten Niveau seit April 2013. Auf Jahres-

sicht liegt der Beimischungsanteil von Biodiesel bis September 2015 bei etwa 6 % und damit 0,5 % unter Vorjahresniveau.

Der Verbrauch von Bioethanol ist im September 2015 gegenüber Vormonat zwar gesunken, war im Vorjahresvergleich aber kaum verändert. Der Anteil an der Beimischung ist sogar leicht auf 6,5 % gestiegen.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t	kumuliert										
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	205,0	190,7	190,2	185,4	165,1	1.649,4	1.727,5
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	2,4	5,6	3,6
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	205,2	190,9	190,7	185,7	167,5	1.655,0	1.731,1
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1	1,7	5,1
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	205,2	190,9	190,7	185,8	168,6	1.656,8	1.736,2
Dieselmotorkraftstoffe	2.823,6	2.756,8	3.221,5	3.003,8	2.948,7	3.168,8	3.449,7	3.171,6	3.209,4	27.372,7	26.476,9
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,8 %	5,1 %	6,0 %	6,5 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.756,9	3.223,3	3.004,2	2.949,0	3.169,1	3.450,2	3.172,0	3.212,8	27.380,0	26.485,6
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,9 %	5,2 %	6,1 %	6,6 %
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,2	7,4	8,9	11,0	10,1	9,8	8,6	8,5	84,8	107,6
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	96,7	89,9	96,6	100,0	90,5	788,7	797,0
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	5,5	8,0
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	108,2	100,7	107,0	109,2	99,4	878,0	911,3
Ottokraftstoffe	1.464,1	1.310,4	1.580,4	1.525,3	1.575,7	1.552,5	1.655,7	1.617,8	1.522,5	13.642,5	13.852,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.310,7	1.581,0	1.525,9	1.576,3	1.553,1	1.656,3	1.618,3	1.522,9	13.647,1	13.859,5
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	4,8 %	5,5 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,5 %	6,7 %	6,5 %	6,4 %	6,6 %

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 fordert Einführung der THG-Minderungsspflicht in allen EU-Mitgliedsstaaten

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) schlägt vor, die in Deutschland seit dem 1. Januar geltende Treibhausgas-Minderungsspflicht in allen EU-Mitgliedsstaaten einzuführen. Damit könne die Biokraftstoffwirtschaft einen positiven Anstoß geben für die gerade beginnende Abstimmung über die förderpolitischen Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe nach 2020, betonte Wolfgang Vogel, Vorsitzender der UFOP, anlässlich der Agritechnica in Hannover.

Die Biokraftstoffwirtschaft könne damit einmal mehr die Richtung für alle Wirtschaftszweige der sogenannten Bioökonomie-Branche vorgeben. Vogel erinnerte an die Forderung des Verbandes, unter Bezug auf die September 2015 in Kraft getretene Kappungsgrenze in Höhe von 7 Prozent für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, ab 2020 eine sogenannte iLUC-freie Basismenge einzuführen. Damit werde dem Investitionsschutz für bestehende Anlagenkapazitäten Rechnung getragen. Zugleich könne auf dieser Mengengrundlage die Produktion aus anderen Bioamassearten schrittweise

weiterentwickelt werden. Innovationen und Kosteneffizienz seien bessere Antriebe für eine Markteinführung als nicht erfüllbare und schlimmstenfalls mit Strafzahlungen bei Nicht-Einhaltung verbundene Biokraftstoffquoten.

Die Auswertung der Daten aus den ersten Monaten der Treibhausgas-Minderungsspflicht in Deutschland bestätige bereits den positiv zu bewertenden Wettbewerb um die beste Treibhausgas- bzw. Biomasserohstoff-Effizienz. Ein weiterer Faktor sei natürlich der Preis als Voraussetzung für den Marktzugang, stellte Vogel fest. Insofern greifen alle drei Kriterien ineinander: Einerseits würden möglichst rohstoffeffiziente Biokraftstoffe zur Erfüllung der Treibhausgas-Minderungsspflicht eingesetzt. Andererseits müssten sich diese mit Blick auf Importe aus Drittstaaten einem verschärften Anforderungsprofil der Nachhaltigkeitszertifizierung stellen.

Mit diesem Alleinstellungsmerkmal gehe die deutsche Biokraftstoffwirtschaft in

der Bioökonomie voran und setze Maßstäbe, an denen sich andere Rohstoffverwendungen zur stofflichen und energetischen Nutzung orientieren müssten. Nur für Biokraftstoffe seien bisher gesetzlich steigende Anforderungen an die Treibhausgas-Minderung definiert worden. Diese Minderung müsse zertifiziert und damit nachvollziehbar berechnet werden, betonte der UFOP-Vorsitzende.

Vogel schränkte ein, dass es auch erforderlich sei, die Treibhausgasbilanzen sachgerecht zu berechnen. Es könne nicht sein, dass nach wie vor in der Biokraftstoff-Richtlinie eine Betrachtung des Anbaujahres vorgeschrieben sei und Fruchtfolgeaspekte außen vor blieben. Dies komme ausgerechnet der Palmölproduktion zu Gute. Stattdessen müsste die Fruchtfolge-Systematik bei der Treibhausgas-Berechnung des Rapsanbaus eingeführt werden, um die Vorfruchtwirkung des Rapses angemessen zu berücksichtigen, schlägt Vogel vor.

AGQM-Vorstand neu gewählt

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e. V. (AGQM) haben anlässlich ihrer Mitgliederversammlung am 06.11.2015 in Berlin ihren Vorstand neu gewählt.

Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Fischer (ADM Research GmbH) im April des Jahres war der stellvertretende Vorsitzende, Herr Dr. Georg Pollert, innerhalb des Vorstandes zum kommissarischen Vorsitzenden gewählt worden. Nunmehr wählte ihn die Mitgliederversammlung zum regulären ersten Vorsitzenden. Während Herr Rolf Sieber (SBE BioEnergie Handelsgesellschaft mbH) in seinem Amt als Stellvertreter bestätigt wurde, wähl-

te die Mitgliederversammlung Herrn Dr. Rüdiger Brautzsch (Cargill GmbH) zum weiteren stellvertretenden Vorsitzenden. Als Vorstände bestätigt wurden die Herren Dr. Frank Kohl (NEW Natural Energy West GmbH), Elmar Baumann (VDB, Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.) und Henning Bohne (Louis Dreyfus Commodities Wittenberg GmbH). Neu in den Vorstand wurde Herr Jeremie Groos (ADM Research GmbH) gewählt. Die AGQM wurde 1999 als Initiative zur Qualitätssicherung ihrer Produkte von führenden Biodieselherstellern und -händlern gegründet. Aktuell zählen 14 Biodieselproduzenten mit einer Produktionskapazität von 2.9 Mio t/a zu ihren Mitgliedern.

Hauptaufgabe der AGQM ist von Beginn an die Qualitätssicherung von Biodiesel in Deutschland. Dazu führt die AGQM u. a. jedes Jahr unangekündigte Beprobungen und Audits bei ihren Mitgliedern durch und organisiert in Zusammenarbeit mit dem Fachausschuss für Mineralöl- und Brennstoff-Normung (FAM) einen Ringversuch für Biodiesel und Pflanzenöl. Außerdem organisiert sie die Überprüfung und Zulassung von Additiven zum Biodiesel. Über diese Tätigkeiten hinaus engagiert sich die AGQM stark in der nationalen und internationalen Kraftstoffnormung und führt gemeinsam mit der Mineralöl- und Automobilindustrie sowie Forschungsinstituten Projekte zum Thema Biodiesel durch.

Schlaglichter

2. Tagung der Fuels Joint Research Group

Experten diskutieren intelligente Kraftstoffe

Wie kann der Kraftstoff im Fahrzeug besser mit dem Motor „kommunizieren“ und welche Technik braucht es dazu? Wie müssen Kraftstoffe in Zukunft ausgelegt sein, damit Emissionen und damit Umweltbelastungen verringert werden können? Und: Welche Chancen haben Biokraftstoffe heute am Markt und welche Änderungen gibt es bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen? Auf diese und weitere Fragen geben Wissenschaftler und Experten Antworten anlässlich der 2. Tagung der Fuels Joint Research Group am 1. und 2. Juni 2016 im fränkischen Kloster Banz. Die Kraftstoffforschung entwickelt sich mehr und mehr zu einem interdisziplinär vernetzten Themengebiet. Neben der Erzeugung der Kraftstoffe geht

es in Zukunft verstärkt darum, dass sich der Kraftstoff und der Motor besser verstehen. Auf diese Weise lassen sich Emissionen vermeiden und die Umweltbelastungen reduzieren. Diese und weitere Fragestellungen sind Gegenstand der Forschung der Mitglieder der Fuels Joint Research Group (FJRG). Ingenieure, Naturwissenschaftler und Mediziner arbeiten interdisziplinär auf dem Gebiet der Kraftstoffforschung zusammen. In gemeinsamen Projekten untersuchen sie die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Kraftstoffkomponenten, dem Motor und dem Motorenöl sowie der Abgasnachbehandlung insbesondere mit Blick auf die resultierenden Emissionen und ihre gesundheitlichen Auswirkungen.

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) begrüßt und unterstützt diese Forschungsinitiativen im Lichte der Diskussion über die Möglichkeiten und Grenzen der Verwendung von Biodiesel als Beimischungskomponente in Dieselmotoren. Die Tagung ist eine hervorragende Plattform für den fachlichen Austausch, die zudem gezielt auch auf junge Wissenschaftler im Bereich der Biokraftstoffsystemforschung ausgerichtet ist.

Die Tagung ist eine Gemeinschaftsveranstaltung der Mitglieder der Fuels Joint Research Group und der UFOP. Veranstaltungsinformationen unter: www.fuels-jrg.de

dena-Strategieplattform plädiert für Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes: Power to Gas als Biokraftstoff anerkennen

Gas, das aus erneuerbarem Strom gewonnen wird, kann dazu beitragen, die Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen im Verkehr deutlich zu senken. Notwendig ist dafür eine zügige Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Darauf weist die Strategieplattform Power to Gas der Deutschen Energie-Agentur (dena) hin. Sie reagiert damit unter anderem auf die jüngste Stellungnahme der Expertenkommission zum Monitoring-Bericht zur Energiewende, wonach die ergriffenen Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen nicht ausreichen werden, um die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen. Im Verkehrssektor ist die Zielerreichung besonders gefährdet, da hier die CO₂-Emissionen seit 1990 sogar leicht gestiegen sind.

„Mit Power to Gas könnten wir sofort ein Zeichen für die Energiewende im Verkehrsbereich setzen“, so Andreas Kuhlmann, Vorsitzender der dena-Geschäftsführung. „Um dieses Potenzial zu nutzen, müssen die durch Power to Gas erzeugten Produkte Wasserstoff und synthetisches Methan aber als Biokraft-

stoffe anerkannt werden. Nur dann können sie auch auf die Klimaziele einzahlen.“

In den im September 2015 novellierten EU-Richtlinien über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen ist diese Anerkennung bereits erfolgt. Mit einer Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes kann auch Deutschland die Liste der Biokraftstoffe um erneuerbare Kraftstoffe, die nicht aus Biomasse, sondern mittels erneuerbaren Stroms hergestellt werden, erweitern.

Die strombasierten Kraftstoffe aus dem Power-to-Gas-Verfahren haben ein sehr hohes Treibhausgasemissionsminderungspotenzial. Ein weiterer Vorteil ist, dass sie im Vergleich zu pflanzlichen Biokraftstoffen einen deutlich geringeren Einfluss auf die Landnutzung haben. Die Kraftstoffe aus Power to Gas sind daher generell eine sinnvolle und notwendige Ergänzung zu den bisher eingesetzten Kraftstoffen aus Biomasse, die den zukünftigen Bedarf allein nicht decken können.

Für die Integration erneuerbaren Methans in den Kraftstoffmarkt sind keinerlei infrastrukturelle oder technische Anpassungen nötig. In Deutschland sind in diesem Jahr bereits rund 100.000 Erdgasautos zugelassen. Diese könnten ohne Umrüstung mit synthetischem Methan aus erneuerbarem Strom betrieben werden.

Wasserstoff aus dem Power-to-Gas-Verfahren kann darüber hinaus bei der Herstellung herkömmlicher Benzin- und Dieselmotoren in einer Raffinerie eingesetzt werden. Hier wird Wasserstoff unter anderem zur Entschwefelung benötigt und bislang überwiegend aus fossilen Quellen gewonnen. Der Einsatz erneuerbaren Wasserstoffs im Raffinerieprozess senkt die Treibhausgasemissionen von fossilen Kraftstoffen.

Detaillierte Informationen zu den Möglichkeiten von Power to Gas und zur Strategieplattform der dena stehen unter www.powertogas.info zur Verfügung.

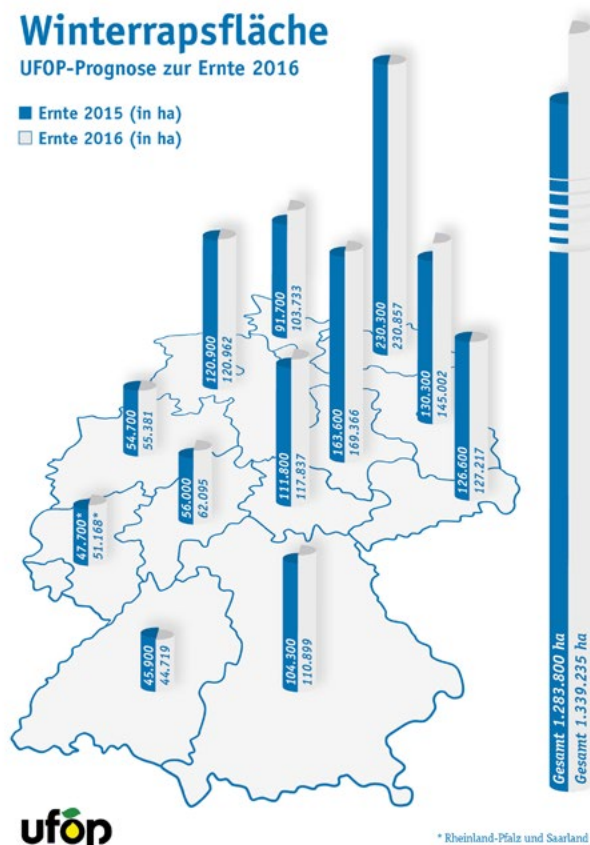
Schlaglichter

UFOP-Studie: Winterrapsanbau zur Ernte 2016 steigt auf 1,34 Millionen Hektar

Winterrapsfläche

UFOP-Prognose zur Ernte 2016

■ Ernte 2015 (in ha)
□ Ernte 2016 (in ha)



Der Aufwärtstrend der Winterraps-Anbaufläche im Vergleich zum Vorjahr bestätigt die tragende Rolle von Raps als wichtigste Blattfrucht im deutschen Ackerbau.

Auf Basis einer aktuellen Befragung von 4.805 Landwirten im September/Oktober 2015 schätzt das von der UFOP beauftragte Marktforschungsunternehmen Produkt+Markt die Winterrapsanbaufläche zur Ernte 2016 auf 1,339 Millionen Hektar. Im Vergleich zur Erntefläche 2015 bedeutet dies einen leichten Anstieg des Anbaus um bundesweit 4,3 Prozent (55.435 Hektar). Die Anzahl der rapsanbauenden Betriebe zur Ernte 2016 nimmt um 0,5 Prozent zu.

Nach einem Rückgang der Anbaufläche zur Ernte 2015 bleibt der Anbaumumfang zur Ernte 2016 in den einzelnen Bundesländern entweder auf dem Vorjahresniveau oder übertrifft dieses leicht.

Für eine Verkleinerung der Fläche war ebenfalls allen voran die langfristige Fruchtfolgeplanung (43 Prozent) verantwortlich, gefolgt von einer kurzfristigen Fruchtfolgeplanung (12 Prozent) sowie einer geringfügigen Reduzierung der Anbaufläche (8 Prozent). Betriebsverkleinerungen (6 Prozent) und Anpassung an die Fläche (5 Prozent) spielten auch hier eine untergeordnete Rolle.

Der stärkste Flächenanstieg wird für Schleswig-Holstein (+13,1 Prozent bzw. +12.033 Hektar), Brandenburg (+11,3 Prozent / +14.702 Hektar) und Hessen (+10,9 Prozent / +6.095 Hektar) prognostiziert. Ebenfalls überdurchschnittliche Anbauzunahmen weisen Rheinland-Pfalz mit +7,3 Prozent (+3.468 Hektar), Bayern mit +6,3 Prozent (+6.599 Hektar) und Thüringen mit +5,4 Prozent (+6.037 Hektar) auf. Leichte Anbauzunahmen werden aus Sachsen-Anhalt mit +3,5 Prozent (+5.766

Hauptgrund für den Anstieg des Anbaus war die langfristige Fruchtfolgeplanung (49 Prozent). Darüber hinaus waren eine geringfügige Erweiterung der Rapsanbaufläche (15 Prozent) und eine kurzfristige Fruchtfolgeplanung (13 Prozent) wichtige Gründe für eine Vergrößerung der Rapsanbaufläche. Argumente wie Betriebsvergrößerung (5 Prozent) und Preise (3 Prozent) spielten ähnlich wie die Aussaat- und Aufwuchsbedingungen sowie der geringere Anbau anderer Kulturen (je 3 Prozent) nur eine untergeordnete Rolle.

Hektar) und Nordrhein-Westfalen mit +1,2 Prozent (+681 Hektar) gemeldet.

Weitestgehend gleich geblieben ist der Anbau in Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Baden-Württemberg.

Wie auch in den beiden Vorjahren liegt Mecklenburg-Vorpommern beim Ranking der Bundesländer nach Anbauflächen mit etwa 231.000 Hektar an erster Stelle, gefolgt von Sachsen-Anhalt mit rund 170.000 Hektar. Es folgen die Länder Brandenburg (ca. 145.000 Hektar), Sachsen (ca. 127.000 Hektar), Niedersachsen (mit ca. 121.000 Hektar wieder auf Platz 5), Thüringen (ca. 118.000 Hektar), Bayern (ca. 111.000 Hektar) und Schleswig-Holstein (ca. 104.000 Hektar). Die Bundesländer Hessen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz/Saarland liegen jeweils unter 100.000 Hektar.

2 Prozent der Betriebe haben bereits Rapsflächen umbrechen müssen (durchschnittlich 5 Hektar). Dies ist die Hälfte des Vorjahresniveaus. Noch 3 Prozent der Betriebe erwarten, weitere Flächen umbrechen zu müssen. Auch dieser Wert liegt leicht unter dem Vorjahr.

Bereits seit mehr als 15 Jahren präsentiert die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) jeweils Mitte November eine Prognose der Winterrapsaussaat. Dieser Service der UFOP erlaubt frühzeitig eine sehr exakte Schätzung der Anbaufläche des folgenden Erntejahres sowohl auf Bundesebene als auch für die einzelnen Bundesländer. Die UFOP-Rapsflächenstudie ist von allen Marktpartnern der Agrar- und Ernährungswirtschaft anerkannt und wird für Markteinschätzungen, Kalkulationen und als Grundlage für Planungen genutzt.

Schlaglichter

13. Internationaler Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“

Biodiesel: Technische Neuerungen, rechtliche Herausforderungen und Chancen

Im Rahmen des 13. Internationalen Kongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ werden im Biodieselforum rechtliche Aspekte der Biodieselnutzung erörtert und technische Entwicklungsmöglichkeiten vorgestellt. „Wir haben ein vielfältiges Programm zusammengestellt, in dem technische Innovationen präsentiert und die rechtlichen Herausforderungen der Vergangenheit und Zukunft dargestellt werden“, sagte Helmut Lamp, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes Bioenergie (BBE). So erläutert der französische Rechtsanwalt Olivier Prost die bisher auf den internationalen Märkten praktizierten unfairen Handelspraktiken für Biodiesel. Zudem zeigt er auf, mit welchen regelwidrigen Methoden die Industrie in der Zukunft rechnen muss. Der Experte für Internationales Handelsrecht hat den Euro-

päischen Biodiesel Verband EBB erfolgreich vertreten in Verfahren gegen Importe, die gegen das Wettbewerbs- und Handelsrecht verstießen. Danach erläutert Andrea Schön aus Sicht eines Logistikunternehmens, inwieweit Biodiesel eingesetzt werden kann, um Compliance-Ziele im Transportsektor zu erreichen. Sie ist Senior Managerin Carbon Controlling und Consulting bei der Schenker AG. Der folgende Vortrag zeigt auf, welche Optionen für die Weiterentwicklung von Anlagen der ersten Generation bestehen. Uwe Fritsche vom Internationalen Institut für Nachhaltigkeitsanalysen und -strategien (IINAS) legt damit den Schwerpunkt auf technische Fragen. Er stellt im Forum eine Studie vor, die er im Auftrag der Internationalen Energie Agentur (IEA) durchführt. Darin untersucht Fritsche, inwieweit Bio-

kraftstoffhersteller neue Technologien in Anlagen zur Produktion von Biokraftstoffen der ersten Generation einbeziehen können. Nach diesen theoretischen Grundlagen zeigen die Erfahrungen der BDI Bioenergy International AG, wie Biodieselanlagen in der Praxis weiterentwickelt werden können. In ihrem Vortrag erläutert die Technical Sales Managerin von BDI, Christine Riedl, wie Abfallbiomasse in den Produktionsprozess von Biodiesel eingeführt werden kann. Der Fachkongress für Biokraftstoffe findet vom 18. bis 19. Januar 2016 im CityCube Berlin statt. Die Veranstalter erwarten wieder mehr als 500 Teilnehmer aus der Automobilproduktion, Mineralölwirtschaft und Chemischen Industrie. Das vollständige Programm und eine Anmeldemöglichkeit finden Sie unter www.kraftstoffe-der-zukunft.com.

13. Internationaler Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“

Frankreich ist Partnerland

Ein besonderes „Highlight“ des 13. Internationalen Fachkongresses „Kraftstoffe der Zukunft“ vom 18. bis 19. Januar 2016 in Berlin ist das Partnerland Frankreich. Frankreich ist für Deutschland der bei weitem wichtigste Partner für Biokraftstoffe in Benzin und Diesel. Mit einem stetig steigenden Absatz von SP 95-E10 und E85 haben die französischen Bioethanolhersteller in der EU eine klare Spitzenposition. Auch im Biodieselsbereich sind die französischen Unternehmen auf Wachstumskurs. Zum Auftakt des Kongresses am 18. Januar 2016 befassen sich mehrere Vorträge mit den Rahmenbedingungen für die zukünftige Mobilität mit Biokraftstoffen. In dieser Vortragsreihe wird Xavier Beulin, Präsident des französischen Bauernverbandes FNSEA (Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles) über „Nachhaltige Landwirtschaft als Grundlage einer nachhaltigen Rohstoffversorgung für die Biokraftstoffproduktion“ referieren.

In einem speziell dem Partnerland gewidmeten Forum wird Kristell Guizouarn für Group Avril, dem französischen Marktführer bei Biodiesel, den Biodieselsmarkt in Frankreich und seine Vernetzung innerhalb Europas darstellen. Luis Da Silva E Serra, Generalsekretär des französischen Nachhaltigkeitssystems 2Bsvs informiert über die Zertifizierung von Biokraftstoffen in Frankreich. Aus Sicht des französischen Unternehmens TOTAL stellt Dr. Angelika Gabor die Erneuerbare-Energien-Strategie eines Mineralölunternehmens vor. Sylvain Demoures, Generalsekretär des SNPAA (Syndicat national des producteurs d'alcool agricole) berichtet über Entwicklungsperspektiven von Bioethanol in Frankreich. Sylvain Demoures betont, dass die Benennung Frankreichs als Partnerland für den Erfahrungsaustausch der Biokraftstoffbranchen – also Bioethanol, Biodiesel und Biomethan – von besonderer Bedeutung ist:

„Wir begrüßen es, dass die Veranstalter Frankreich als Partnerland ausgewählt haben und wir werden die Einladung nutzen, um die Besucher über unsere politischen Rahmenbedingungen und Entwicklungschancen zu informieren. Biokraftstoffe unterliegen in Frankreich strengen Nachhaltigkeitskriterien. Daher ist ein Austausch über die Praxis mit europaweit und international gültigen Zertifizierungssystemen mit den Teilnehmern aus anderen Ländern sehr willkommen. In der Europäischen Union ist Frankreich der größte Bioethanolhersteller, Deutschland steht an zweiter und Spanien an dritter Stelle. Die im April 2009 eingeführte Kraftstoffsorte SP 95-E10, die Super E10 in Deutschland entspricht, hatte 2014 einen Anteil von 32 Prozent im Benzinmarkt. Der Absatz von E85 erfährt einen stetigen Zuwachs und Volkswagen hat in diesem Sommer den Golf MultiFuel E85 auf den französischen Markt gebracht.“

Schlaglichter

Treibhausgasemissionen von Diesel steigen dramatisch: Marktanteil von Biodiesel seit 2010 um 21 Prozent gesunken

Der Anteil von Biodiesel am deutschen Dieselmotor ist im Vergleich zum Jahr 2010 um rund 21 Prozent gesunken. Während der Dieselaussatz in diesem Zeitraum entgegen den Prognosen um rund 12 Prozent gewachsen ist, nahm der Anteil von Biokraftstoffen drastisch ab. Dies ist ein Grund für die steigenden Emissionen: Der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor ist in den vergangenen Jahren gewachsen, anders als im Strom- und Wärmebereich. Er macht etwa ein Fünftel der deutschen Treibhausgasemissionen aus. Die deutschen Klimaziele können jedoch nur erreicht werden, wenn auch der Verkehrssektor einen bedeutsamen Beitrag leistet. „Die Energiewende im Straßenverkehr fällt aus: Der Anteil fossiler Energie beim Dieselmotor nimmt zu, anstatt zurückzugehen. Wir fordern deshalb die Bundesregierung auf, das Potential von Biokraftstoffen zu heben“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Biodiesel aus Raps verursacht rund 60 Prozent weniger Treibhausgase als fossiler Diesel. Wird Biokraftstoff aus Altspeisefetten gewonnen, zum Beispiel aus genutztem Frittierfett, werden Reduktionswerte von über 80 Prozent erreicht.

Ähnlich kritisch sieht eine Expertengruppe die Situation im Verkehrssektor, die im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) die bisherigen Maßnahmen zur Energiewende untersucht hat. In ihrer Kommentierung zum vierten Monitoring-

Bericht, den die Bundesregierung in der vergangenen Woche veröffentlichte, erklären die Experten, „...dass die Zielerreichung im Verkehrssektor nicht ausreichend ernstgenommen wird.“ Sie empfehlen unter anderem, dass nachhaltig produzierte Biokraftstoffe genutzt werden, um Emissionen zu senken.

Baumann bemängelte, dass Biokraftstoffe in dem ebenfalls in der vergangenen Woche veröffentlichten „Klimaschutzbericht 2015“ des Bundesumweltministeriums praktisch nicht vorkommen. Das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 setzt auf Maßnahmen wie die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und kraftstoffsparendes Fahren. „Das Bundesumweltministerium thematisiert nicht, wie die immensen Treibhausgasemissionen der Antriebsenergie, also des Kraftstoffs, im Straßenverkehr gesenkt werden sollen. Damit ignoriert es die einzigen in größerem Umfang vorhandenen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen, nämlich Biodiesel und Bioethanol“, sagte Baumann.

Auch die Wissenschaftler des Forums Ökologisch Soziale Marktwirtschaft kommen in einer kürzlich veröffentlichten Studie zu dem Schluss, dass bisher Klimaschutz und Energiewende im Verkehr vernachlässigt wurden. Die kurzfristigen Ziele können kaum noch erreicht werden. „CO₂-Grenzwerte für Fahrzeuge sind wichtig, sie reichen aber bei weitem nicht aus, um die ambitionierten Vorgaben der Bundesregierung zu erreichen. Auch bei

einem steigenden Anteil von Elektromobilität, verringerten Verbräuchen und einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene verbleiben große Kraftstoffmengen, die durch erneuerbare Alternativen ersetzt werden müssen“, sagte Baumann.

Dass Biokraftstoffe einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten können, hatte zuletzt die „International Renewable Energy Agency“ (IRENA) in ihrem Länderbericht zu Deutschland hervorgehoben. Große Wachstumspotentiale sieht die Agentur insbesondere für nachhaltig hergestellten Biodiesel. Biokraftstoffe werden als verhältnismäßig kostengünstige Optionen zur weiteren Steigerung des Anteils Erneuerbarer Energien eingestuft.

Ein Grund für den sinkenden Biodieselanteil im Diesel ist, dass die seit dem 1.1.2015 geltende Treibhausgasquote in Höhe von 3,5 Prozent zu niedrig ist. „Mit einem Treibhausgasausstoß von weniger als 60 Prozent im Vergleich zu fossilem Kraftstoff leistet Biodiesel aus Raps eine weitaus größere Reduktion als von vielen Experten erwartet. Spitzenwerte für besonders klimaschonende Biokraftstoffe liegen teilweise bei über 90 Prozent Treibhausgasreduktion“, sagte Baumann. Damit können Mineralölgesellschaften mit einem wesentlich geringeren Anteil an Biodiesel die gesetzlich vorgeschriebene Treibhausgas-Reduzierung von 3,5 Prozent erreichen. Aus diesem Grunde fordert der VDB ein Vorziehen der nächsten Schritte zur Anhebung der Treibhausgasquote.

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.

