

# 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

- Aufwärtstrend der Rapspreise hält an, knappes Angebot und steigende Terminkurse in Paris geben Auftrieb
- Linie von 380 EUR/t konnte der Fronttermin zwar nicht nehmen, spätere Termine indes schon
- EU-Rapserte könnte aufgrund möglicher witterungsbedingter Ertragseinbußen kleiner ausfallen als erwartet
- Ernteeinbußen für Sojabohnen in Argentinien sowie lebhaftere Nachfrage treiben US-Sojakurse auf 19-Monatshoch

### Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise kräftig gestiegen, Sojaschrot erreicht 17-Monats-, Rapsschrot 9-Monatshoch, Umsatz läuft schleppend
- Rapspresskuchen bei ausreichendem Angebot wenig nachgefragt

### Pflanzenöle

- Rapsölpreise erreichen im Mai 2016 4-Monatshoch
- Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl weiterhin begrenzt

### Biokraftstoffe

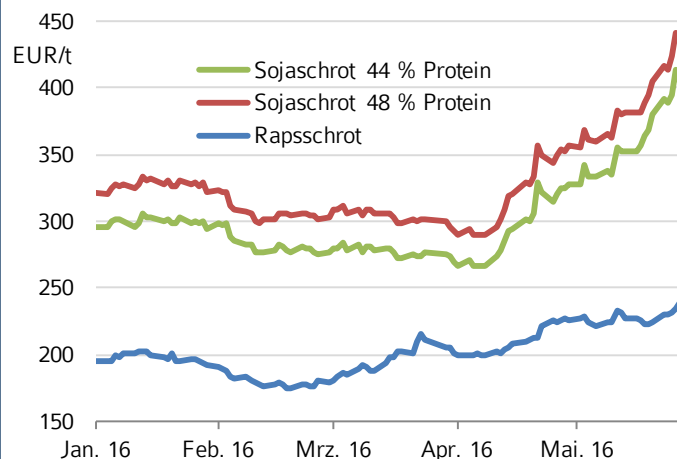
- Mehr Biodiesel im März 2016 verbraucht
- Großhandelspreise für Biodiesel und Diesel nähern sich an

Mittelwerte	21. KW	Vorwoche	Tendenz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	358,72	358,18	↗
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	365,00	363,00	↗
Rapsöl	723,00	725,00	↘
Rapsschrot	232,00	218,00	↗
Rapspresskuchen*	240,75	233,25	↗
Paris Rapskurs	374,00	369,75	↗
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	117,23	117,50	↘
Rapsölkraftstoff*	139,10	128-139,10	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	105,64	103,64	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	49,33	47,75	↗

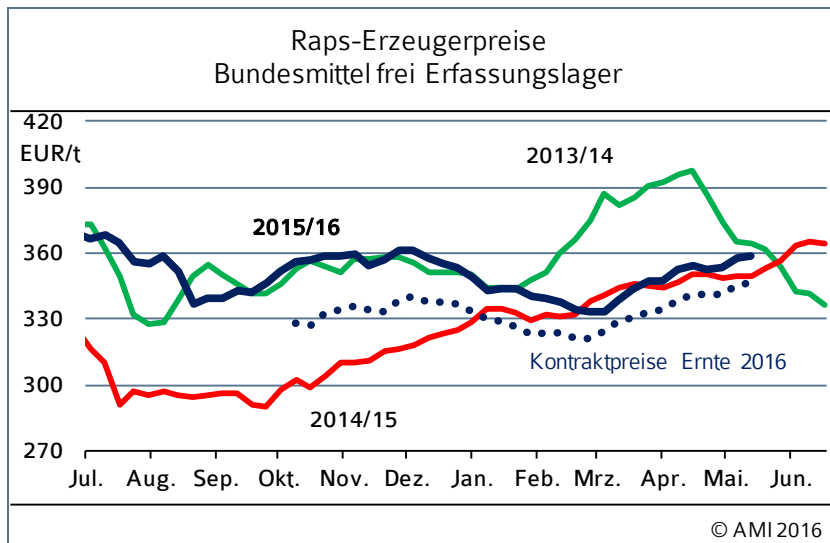
\* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

## Grafik der Woche

Preisentwicklung Ölschrote  
Großhandelspreise fob



# Marktpreise



## Raps

Regional lebhaftere Nachfrage der Verarbeiter und feste Terminmarktkurse haben die Rapspreise am Kassamarkt in die Höhe getrieben. Umgesetzt wird allerdings kaum etwas. Das Angebot ist aufgrund begrenzt verfügbarer Restmengen aus der alten Ernte sehr gering. Trockenheit und kräftiger Wind in den Anbauregionen erhöhten die Befürchtungen um Ertragseinbußen der kommenden Ernte. Das schmälerte das Interesse am Verkauf.

## Rapsöl

Die Rapsölpreise in Deutschland tendieren bei knappem Angebot und steigenden Rohstoffkursen fest. Ende Mai 2016 kostete prompte Ware mit 723 EUR/t fob Hamburg so viel wie seit Januar nicht mehr. Dennoch wird kaum etwas umgesetzt. Die Preisvorstellungen der Käufer und Verkäufer liegen zu weit auseinander.

## Rapspresskuchen

Mit durchschnittlich 245 EUR/t wurden im Mai 2016 für Rapspresskuchen im Großhandel 15 EUR/t mehr verlangt als im April. Das Angebot ist ausreichend, aber es mangelt an Nachfrage. Das verwundert bei einem Preisabstand von 20 EUR/t zu Rapsextraktionsschrot und einem lethargischen Ölschrotmarkt wenig. Auch wenn vor allem im Süden der Schwerpunkt der Milchviehfütterung weiter Richtung gentechnikfrei driftet, zeigt sich das noch nicht nennenswert im Absatz der Anbieter. Aber, so bestätigen dezentrale Ölmühlen, das Interesse wächst. Und das so-wohl an eigentlich „unkritischem“, kaltgepresstem Rapsöl als auch an Rapspresskuchen.

## Kaltgepresstes Rapsöl

Der Aufwärtstrend der Rapsölpreise im Mai zeichnete sich auch bei den Forderungen der dezentralen Ölmühlen ab. Rapsöl nach DIN 51605 wurde mit 83,07 Cent/l rund 1,14 Cent/l höher bewertet und profitierte so auch von stark gestiegenen Dieselpreisen. Die Nachfrage hat sich vor diesem Hintergrund aber kaum verbessert. Für Rapsöl als Futteröl wurden im Schnitt 80,78 Cent/l verlangt und damit 0,86 Cent/l weniger als im Vormonat. Allerdings hat sich die Preisspanne etwas verringert.

## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 25.05.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps ex 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	365	232	723	604
Vorwoche	363	218	725	615

Quelle: AMI

## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

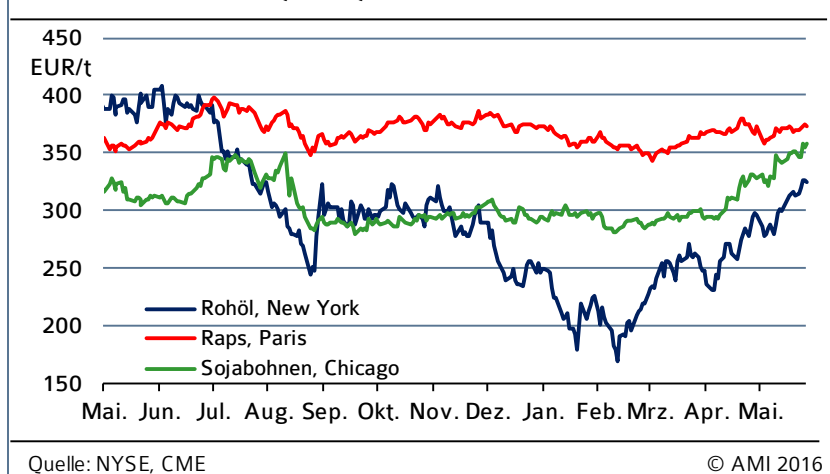
ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 17.05.2016)

Monatsproduktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-260	230-250	80,78	83,07	139,10
> 100 t	220-235	215-235	Vm: 81,63	79,78	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI

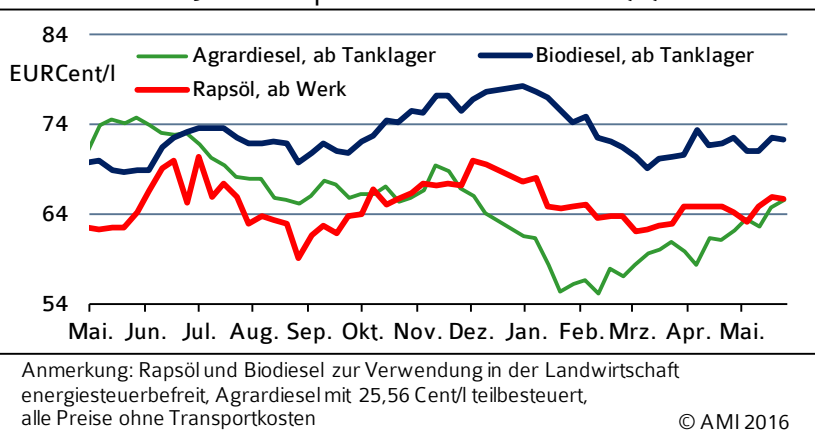
## Internationale Terminkurse



Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter [www.AMI-informiert.de](http://www.AMI-informiert.de)

# Biodiesel/min Diesel

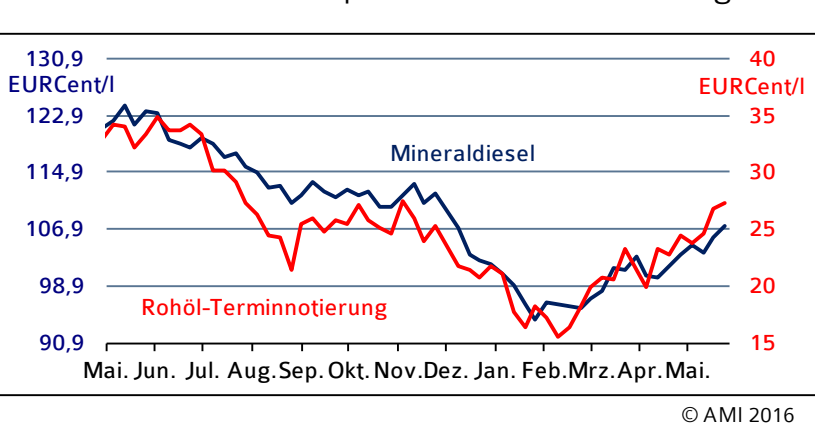
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



## Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für teilbesteuerten Agrardiesel legten im Mai 2016 kräftig zu und näherten sich denen für Biodiesel an. Damit hat sich die Konkurrenzfähigkeit von Biodiesel leicht verbessert. So kostete Standardware mit einem Treibhausgas-Einsparpotenzial von rund 60 % im Monatsdurchschnitt etwa 72 Cent/l und damit nur noch 7 Cent/l mehr als Agrardiesel. Anfang April betrug die Differenz fast 15 Cent/l. Verantwortlich für den Anstieg der Dieselpreise sind deutlich anziehende Rohölkurse.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



## Tankstellenpreise

Steigende Rohölkurse haben auch die Preise für Diesel an der Zapfsäule im Mai 2016 in die Höhe getrieben. Im Monatsdurchschnitt mussten mit 105,3 Cent/l etwa 3,80 Cent/l mehr als im Vormonat gezahlt werden. Super E10 kostete mit rund 127 Cent/l etwa 3 Cent/l mehr.

## Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zu Beimischung ist im März 2016 saisonal gestiegen. Mit 179.550 t wurde deutlich mehr Biodiesel beigemischt als in den vorherigen 6 Monaten. Im Vergleich zum Vormonat betrug der Anstieg rund 15 %. Gegenüber Vorjahresmonat, als knapp 189.000 t beigemischt wurden, lag das Minus allerdings bei 5 %. Der volumetrische Beimischungsanteil ist im März 2016 im Vergleich zum Vormonat um 0,3 Prozentpunkte auf 5,6 % gestiegen. Ein überdurchschnittlicher Anstieg des Dieserverbrauchs auf insgesamt 3,2 Mio. t hatte das Plus jedoch beschränkt. Ungewöhnlich umfangreich, wenn auch weiterhin auf sehr geringem Mengenniveau, war mit 2.550 t die Nachfrage nach Pflanzenöl als Kraftstoff. Das entspricht immerhin einem 3-Jahreshoch.

Der Verbrauch von Bioethanol legte zum Ende des ersten Quartals 2016 ebenfalls zu und erreichte fast Vorjahresniveau. Bei einer gegenüber Vorjahr ebenfalls nahezu stabilen Nachfrage nach Ottokraftstoff betrug der Beimischungsanteil unverändert 5,9 %.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016  
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	kumuliert	
				2016	2015
Biodiesel Beimischung	160,0	155,8	179,5	495,3	476,8
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Biodiesel</b>	<b>160,0</b>	<b>155,8</b>	<b>179,5</b>	<b>495,3</b>	<b>476,8</b>
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	2,7	0,1
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	<b>160,0</b>	<b>155,8</b>	<b>182,1</b>	<b>498,0</b>	<b>477,0</b>
Diesekraftstoffe	2.735,6	2.919,2	3.210,3	8.865,1	8.316,7
Anteil Beimischung	5,8 %	5,3 %	5,6 %	5,6 %	5,7 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.735,7	2.919,3	3.212,8	8.867,8	8.316,8
Anteil Biodiesel & PÖL	5,9 %	5,3 %	5,7 %	5,6 %	5,7 %
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,9	10,7	30,4	27,9
Bioethanol Beimischung	83,3	69,9	78,7	231,9	226,9
Bioethanol E 85	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Bioethanol</b>	<b>93,1</b>	<b>79,8</b>	<b>89,5</b>	<b>262,4</b>	<b>254,8</b>
Ottokraftstoffe	1.342,5	1.389,7	1.505,6	4.237,8	4.171,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,5	1.389,7	1.505,6	4.237,8	4.171,2
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	5,7 %	5,9 %	6,2 %	6,1 %

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-Gründer Karl Eigen verstorben – viele seiner Visionen wurden Realität

Im Alter von 88 Jahren ist Karl Eigen, Initiator und erster Vorsitzender der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen, am 13. Mai 2016 verstorben.

Schon in den 80er-Jahren war Karl Eigen ein Verfechter und Vorreiter für nachwachsende Rohstoffe in Deutschland. Nicht nur in seiner Funktion als Präsident des Bauernverbandes Schleswig-Holstein, sondern auch als Mitglied des Deutschen Bundestages, war er in Landwirtschaft und Politik der Wegbereiter für die heute als Bioökonomie bezeichnete Entwicklung. Dabei lag ihm der Raps besonders am Herzen. Im Dezember 1990 hatte er sein Ziel erreicht, die Zustimmung aller notwendigen Gremien zur Gründung dieser für die landwirtschaftli-

che Verbandslandschaft bis heute einmaligen Interessenvertretung in der Form einer Interprofession einzuholen. Mit der UFOP wurde ein Verband gegründet, der von der Züchtung, der landwirtschaftlichen Produktion über den Erfassungshandel bis hin zur Verarbeitung zu Rapsöl und Rapsschrot alle Interessen stufenübergreifend integrierte. Karl Eigen war es ein Dorn im Auge, dass mit der ersten Stufe der GAP-Reform 1993 die Flächenstilllegungsverpflichtung und das Blair-House-Abkommen eingeführt wurden. Hier stemmte er sich bis nach Brüssel entgegen und trieb die Absatzförderung von Biodiesel aus Raps erfolgreich voran, indem der Berufsstand den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen auf Stilllegungsflächen durchsetzte. Wenn

es um die Öffentlichkeitsarbeit ging, war sein Motto: nicht kleckern, sondern klotzen. So startete er beispielsweise während der Internationalen Grünen Woche gemeinsam mit dem Präsidenten des Bundesverbandes der Taxiunternehmer die „Grüne Welle“. Sie gaben den Startschuss für mehrere hundert mit Rapsölmethylester betankte Taxis zu einer Sternfahrt durch Deutschland. Aber auch nach seinem Ausscheiden als Vorsitzender der UFOP 1995 blieb der Raps und hier besonders die Züchtung sein großes und zukunftsweisendes Anliegen. So war Karl Eigen auch Mitbegründer der Karl Eigen und Dr. h. c. Dietrich Brauer-Stiftung. Die UFOP wird Karl Eigen immer ein ehrendes Andenken bewahren.

## Verkehrswende in den Bundesländern kommt langsam in Fahrt

Steigende Neuzulassungen bei Elektro- und Hybridautos – Bestand weiterhin auf niedrigem Niveau

Der Verkehrssektor ist nach wie vor eines der großen Sorgenkinder bei den deutschen Klimaschutzbemühungen. Um die Klimaziele Deutschlands sowie die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris einzuhalten, braucht es auch im Verkehrsbereich eine grundlegende Wende. In diesem Sektor gab es in den letzten 25 Jahren kaum Reduktionen beim Treibhausgasausstoß, der Anteil Erneuerbarer Energien liegt dort bei 5,3 Prozent und ist seit dem Höchststand von 6 Prozent im Jahr 2012 sogar tendenziell rückläufig. „Neben nachhaltig produzierten Biokraftstoffen ist die erneuerbare Elektromobilität ein wichtiger Hoffnungsträger für eine klimafreundliche Entwicklung im Verkehrsbereich. Auch wenn das ursprüngliche Ziel der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 trotz der jüngst von der Bundesregierung beschlossenen Kaufprämie voraussichtlich nicht erreicht wird, zeigen die jährlich steigenden Zahlen

der Autos mit alternativen Antrieben immerhin eine leicht positive Tendenz“, kommentiert Philipp Vohrer, Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien, aktuelle Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes. Die auf dem AEE-Bundesländerportal „Föderal Erneuerbar“ einsehbaren Daten zeigen, dass in 12 der 16 Bundesländer ein Wachstum bei den Neuzulassungen von Elektroautos gegenüber dem Vorjahr zu verbuchen ist.

„Bislang sind Biokraftstoffe die einzige nennenswerte Quelle für die Nutzung Erneuerbarer Energien beim Transport von Personen und Gütern. Deren Nutzungspotenzial ist jedoch begrenzt, auch wenn sie weiterhin eine wichtige Rolle in einem nachhaltigen Verkehrssystem einnehmen werden. Für eine umfassende Energiewende im Verkehr braucht es jedoch den großflächigen Umstieg auf alternative Antriebe. Damit kann erneuerbarer Strom im Verkehrssektor ge-

nutzt und so mehr Klimaschutz durchgesetzt werden - wenn auch wirklich Ökostrom beim Laden der Batterien genutzt wird“, ergänzt Vohrer. Tatsächlich wird bisher über das Jahr gesehen nur rund ein Drittel des Stroms in Deutschland durch Erneuerbare Energien zur Verfügung gestellt, Kohle ist weiterhin der dominierende Energieträger. Damit sind Elektroautos bei Nutzung des durchschnittlichen deutschen Strommixes nicht unbedingt klimaschonender als moderne Benzin- und Dieselfahrzeuge. „Für eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs braucht es einen grundlegenden Wandel unserer Mobilitätskultur. Pkw-Verkehr, der nicht vermieden oder verlagert werden kann, muss mittelfristig elektromobil und mit Ökostrom organisiert werden. Auch dafür braucht es weiterhin einen dynamischen Ausbau Erneuerbarer Energien“, so Vohrer abschließend.



# Schlaglichter

## Smudo sorgt beim 24h-Rennen nachhaltig für Aufsehen Rapskraftstoffe nicht nur im Rennsport hoffähig



Wenn am letzten Wochenende im Mai wieder rund 200 Rennwagen zum traditionellen ADAC 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife antreten, sind auch Smudo und sein Four Motors-Rennstall mit am Start. Bereits zum 14. Mal tritt das Team aus Reutlingen an, den Klassensieg einzufahren und gleichzeitig eine Mission zu erfüllen. Gemeinsam mit dem ehemaligen DTM-Fahrer Thomas von Löwis of Menar demonstriert der bekannte Künstler und passionierte Rennfahrer Smudo in einem „Bioconcept-Car“, dass sich Rennsport und Nachhaltigkeit nicht zwangsläufig ausschließen müssen. Smudo und sein Team setzten dafür von Anfang an auf den Einsatz von nachhaltig produzierten heimischen Biokraftstoffen auf Basis von Raps. Eine Idee, die sich letztlich bis zum Verbraucher durchgesetzt hat, denn Biokraftstoffe sind als Beimischungskomponente in fossilen Kraftstoffen heute die mit Abstand wichtigste nachhaltige Kraftstoffalternative. Technisch aufwändige Lösungen wie Hybridantrieb und E-Mobilität kommen dagegen nur langsam voran. Außerdem ist die Frage der garantierten Nachhaltigkeit des benötigten Stroms im Gegensatz zur gesetzlichen Regelung bei Biokraftstoffen bislang völlig ungeklärt.

Das Four Motors-Team geht nach 13 Jahren mit rapsbasierten Biokraftstoffen im Tank in diesem Jahr mit einem Porsche Cayman GT4 und einer Bioethanolmischung gegen 200 Konkurrenten ins Rennen. Es ist sicherlich nicht übertrieben, wenn man sagt, dass Smudo und sein Team Biokraftstoffe im Rennsport hoffähig gemacht haben. Und weil Biokraftstoffe, ins-

besondere reines Pflanzenöl und Biodiesel, auch abseits der Rennstrecke im wahrsten Sinne des Wortes „hoffähig“ sind, präsentieren Smudo und sein Team in diesem Jahr im Rahmen des 24h-Rennens ein außergewöhnlich spektakuläres Fahrzeug. Ein

technischer Leckerbissen, der mit 263 PS und einem Drehmoment von gewaltigen 1.000 Nm die 200.000 Motorsportfans an der Strecke nicht nur mit technischen Daten, sondern mit schierer Größe beeindruckt. Denn bei der mattschwarzen „Special Edition“ handelt es sich um einen Warrior Großtraktor aus dem Haus DEUTZ-FAHR, der rapsbasierten Biokraftstoff auch in der Landwirtschaft „hoffähig“ macht.

Der Einsatz von reinen Biokraftstoffen ist derzeit in der Landwirtschaft noch ähnlich selten wie im Rennsport. Verantwortlich ist dafür im Fall von reinem Biodiesel in erster Linie der aktuell extrem niedrige Mineralölpreis, der den Einsatz von Biodiesel trotz Freigaben vieler Traktorhersteller für viele Landwirte wirtschaftlich unattraktiv macht. Wenn es um den Einsatz von reinem Pflanzenöl geht, sind es auch technische Gründe, die einem flächendeckenden Einsatz im Weg stehen. Speziell für die Verwendung von Pflanzenölen, hierzulande in erster Linie heimisches Rapsöl, konzipierte Traktoren und Umrüstangebote sind noch rar. Das Land Bayern arbeitet seit einigen Monaten mit einem eigenen Förderprogramm daran, die Angebotssituation zu verbessern.

Für Wolfgang Vogel, den Vorsitzenden der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP), ist die weitere Verbreitung von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft aber nur eine Frage der Zeit. „Mittel- bis langfristig werden die Mineralölpreise steigen.

Damit werden Biodiesel auf Rapsölbasis oder reines Rapsöl zu attraktiven Alternativen für die Landwirte. Das gilt insbesondere dann, wenn Landwirte einen regionalen Kreislauf aufbauen, der den Anbau von Raps, dessen Verarbeitung zu Öl und Eiweißfutter und den Einsatz in eigenen Fahrzeugen sowie der eigenen Tierhaltung umfasst“, so Vogel. Der Einsatz von Rapskraftstoffen ist dann ökonomisch attraktiv und gleichzeitig auch ökologisch sinnvoll. Gegenüber konventionellem Diesel werden mindestens 50 Prozent Treibhausgas eingespart. Und das unter Berücksichtigung aller Emissionen, die beim Anbau, der Verarbeitung und dem Transport entstehen.



Zwei Pluspunkte der Rapskraftstoffe gewinnen momentan zusätzlich immer stärker an Bedeutung. Sie betreffen nicht den Kraftstoff selbst, sondern das bei der Ölgewinnung anfallende Eiweißfutter. Da in Deutschland angebauter Raps grundsätzlich nicht gentechnisch modifiziert ist und die Nachfrage nach GVO-freien Futtermitteln stark zunimmt, hat Raps-eiweiß gegenüber importiertem Sojaschrot einen echten Mehrwert. Indirekt hat die Verwendung der hiesigen Futtermittelalternativen zudem auch positive Auswirkungen auf den Schutz der Regenwälder, die in Südamerika bereits allzu oft neuen Anbauflächen für Sojabohnen weichen mussten. Wolfgang Vogel nennt dazu eine beeindruckende Zahl: „Wir gehen davon aus, dass durch die Nutzung von Raps als heimischer Eiweißfutterquelle mehr als 1 Mio. Hektar Sojaanbau in Südamerika eingespart werden.“

# Schlaglichter

## VDB: Nabu bekämpft Nachhaltigkeitszertifizierung in der Landwirtschaft

Mit seiner heute veröffentlichten Untersuchung zur Verwendung von Palmöl als Rohstoff für Biodiesel wendet sich der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) gegen die weitere Nutzung und Förderung von Biodiesel. Allerdings wird ausschließlich zertifiziertes Palmöl verwendet, um Biodiesel und hydriertes Pflanzenöl (HVO) herzustellen, weil der Rohstoffanbau für Biokraftstoffe strengen Nachhaltigkeitsanforderungen unterliegt. Ohne die europäische Biokraftstoffpolitik gäbe es keine solchen weltweit wirksamen Nachhaltigkeitsregeln. Denn in anderen Sektoren wie der Nahrungsmittel- oder der chemischen Industrie gelten keine entsprechenden gesetzlichen Vorgaben für die nachhaltige Produktion. „Der Nabu lässt die Wahrheit ungesagt: Für das als Biokraftstoff genutzte Palmöl darf gar nicht gerodet werden - für Frittierfett und Shampoo dagegen schon. Wer dann noch sachwidrig behauptet, Biokraftstof-

fe seien schädlicher als fossile, der hat die Tatsachen auf den Kopf gestellt“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Der Nabu hatte heute eine Untersuchung veröffentlicht, wonach der Palmölverbrauch für die Biodieselproduktion in Europa in den vergangenen Jahren stark angestiegen war.

Anhand einer Studie über indirekte Effekte von Biokraftstoffen versucht der Nabu zudem darzustellen, dass deren Produktion einen hohen Treibhausgasausstoß hervorrufen. Die Autoren dieser für die Europäische Kommission erstellten „Globiom-Studie“ warnen jedoch vor einer einseitigen Berücksichtigung indirekter Effekte lediglich für Biokraftstoffe und widersprechen damit den Schlussfolgerungen des Nabu. Sie heben hervor, dass Regenwaldrodung nur dann effektiv eingedämmt werden kann, wenn

Nachhaltigkeitskriterien auf alle Biomassenutzungen - also auch auf Nahrungs- und Futtermittel - ausgeweitet werden. „Offenbar ist das einzige Ziel des Nabu, mit grellen Parolen aufzufallen. Damit wendet sich die Lobbygruppe gegen die Nutzung Erneuerbarer Energien im Straßenverkehr und gegen verbindliche Nachhaltigkeitsregeln für alle Konsumgüter - zynischer kann eine Naturschutzorganisation kaum auftreten“, sagte Baumann.

Die deutschen Produzenten haben im vergangenen Jahr Biodiesel zu knapp 70 Prozent aus Raps aus deutscher und europäischer Produktion hergestellt. Altspisefette wie genutztes Frittierfett hatten einen Anteil von rund 22 Prozent. Lediglich vier Prozent des Biodiesels in Deutschland wurde aus Palmöl hergestellt.

## Biokraftstoffindustrie begrüßt Ausbau der E-Mobilität Beitrag von E-Mobilität und Biokraftstoffen wird für deutsche Klimaziele nach 2020 benötigt

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) begrüßt den Ausbau der Elektromobilität in Deutschland. Damit wird es zukünftig neben Biodiesel und Bioethanol eine weitere Alternative zu fossilen Kraftstoffen geben. Elektromobilität kann überwiegend im Individualverkehr genutzt werden, während Biokraftstoffe sich zur Reichweitenverlängerung im Straßengüterverkehr oder in der Landwirtschaft anbieten. „Biokraftstoffe können mittel- und langfristig in Bereichen eingesetzt werden, wo es bis auf Weiteres keine anderen erneuerbaren Alternativen gibt. E-Mobilität und Biokraftstoffe sind natürliche Partner, sie ergänzen sich ideal und können gemeinsam zu einer Dekarbonisierung im Verkehr beitragen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. Durch die Nutzung von

Strom aus Erneuerbaren Energiequellen spart Elektromobilität Treibhausgasemissionen ein. „Je höher der Anteil von Erneuerbaren Energien im Stromsektor ist, desto größer sind auch die möglichen Treibhausgaseinsparungen auf der Straße durch Elektromobilität“, sagte Baumann. „Die Energiewende im Verkehr kann nur mit mehr Strom aus Erneuerbaren Energien gelingen. Deshalb sollte der Erneuerbare-Energien Anteil am Strommix steigen“, sagte Baumann. Er hob hervor, dass die Bundesregierung neben der Förderung von Elektromobilität und Biokraftstoffen weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich ergreifen muss, um die deutschen Klimaziele zu erreichen. „Um den Treibhausgasausstoß zu reduzieren, muss Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden, wir brauchen

ein geringeres Verkehrsaufkommen und mehr öffentlichen Verkehr“, sagte Baumann. „E-Mobilität und Biokraftstoffe werden nach dem Jahr 2020 zwingend benötigt, um die deutschen Klimaziele zu erreichen. Einen stagnierenden Marktanteil der Erneuerbaren im Straßenverkehr wie heute kann sich die Bundesregierung nicht mehr leisten“, so VDB-Geschäftsführer Baumann.

Im Jahr 2015 erreichten Erneuerbare Energien in Deutschland einen Anteil von 5,3 Prozent im Verkehrssektor; Biokraftstoffe hatten hieran einen Anteil von 89 Prozent. Damit war ihre Nutzung im Vergleich zum Vorjahr 2014 (5,6 Prozent) rückläufig. Für die Zukunft wird im Verkehrssektor ein steigender Energieverbrauch vorhergesagt.

# Schlaglichter

## EU-Kommission klagt Polen wegen Importbeschränkungen bei Biokraftstoffen an

Die Europäische Kommission hat am 26. Mai 2016 beschlossen, Polen vor dem Gerichtshof der EU zu verklagen, weil im polnischen Recht Beschränkungen für bestimmte eingeführte Biokraftstoffe und Rohstoffe zu deren Herstellung festgeschrieben wurden. Die polnischen Rechtsvorschriften entsprechen dem EU-Recht nicht in vollem Umfang. Erstens dürfen Kraftstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn bestimmte Anforderungen bestehen. Dies ist bei hydriertem Pflanzenöl – ein Biokraftstoff, der nach Polen eingeführt wird – nicht der Fall. Zweitens werden Kraftstoffunternehmen bevorzugt behandelt, die mindestens 70 Prozent ihrer Biokraftstoffe – d. h. flüssige oder gasförmige Kraftstoffe für den Verkehr, die aus Biomasse hergestellt werden – von polni-

schen Herstellern beziehen. Dasselbe gilt, wenn die Biokraftstoffe überwiegend aus Rohstoffen aus bestimmten Ländern erzeugt werden. Durch diese bevorzugte Behandlung werden Biokraftstoff- und Rohstoff-Hersteller aus anderen Ländern diskriminiert. Gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Richtlinie 2009/28/EG) müssen alle Mitgliedstaaten gewährleisten, dass mindestens 10 Prozent der im Verkehr verbrauchten Energie bis 2020 aus erneuerbaren Quellen kommt. Biokraftstoffe dürfen eingesetzt werden, um dieses Ziel zu erreichen, sofern sie die Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie erfüllen. Des Weiteren müssen die Mitgliedstaaten Biokraftstoffe und Rohstoffe unabhängig von ihrer Herkunft gleich behandeln. Dies ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Ziele im Bereich

der erneuerbaren Energien mit einem funktionierenden freien Biokraftstoffmarkt zu vereinbaren. Im Februar 2014 übermittelte die Kommission Polen ein Aufforderungsschreiben gemäß Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Im April 2015 folgte eine mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission. Die polnischen Behörden haben die Bedenken der Kommission jedoch noch immer nicht vollständig ausgeräumt. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die polnischen Behörden der Kommission hinsichtlich der Auslegung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Richtlinie 2009/28/EG) widersprechen. Daher hält die Kommission es für erforderlich, den Fall vor den Gerichtshof der EU zu bringen.

### 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.**

