

# 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	05. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	404,18	405,03	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	416,00	431,00	↘
Rapsöl	840,00	870,00	↘
Rapsschrot	212,00	201,00	↗
Rapspresskuchen*	236,27	236,43	↘
Paris Rapskurs	415,00	427,25	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	131,66	133,18	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Diesel	118,24	115,57	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	53,88	52,75	↗

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Rapspreise ziehen weiter an, Erzeuger wenig abgabebereit
- Rapsnotierungen in Paris stetig fester
- Australische Importe dürften ab März das EU-Angebot erweitern

### Ölschrote und Presskuchen

- Erste Zeichen von Marktbelebung für Rapsschrot, Kaufinteresse vor allem für Ware aus der alten Ernte
- Kaufinteresse für Rapspresskuchen anhaltend gering

### Pflanzenöle

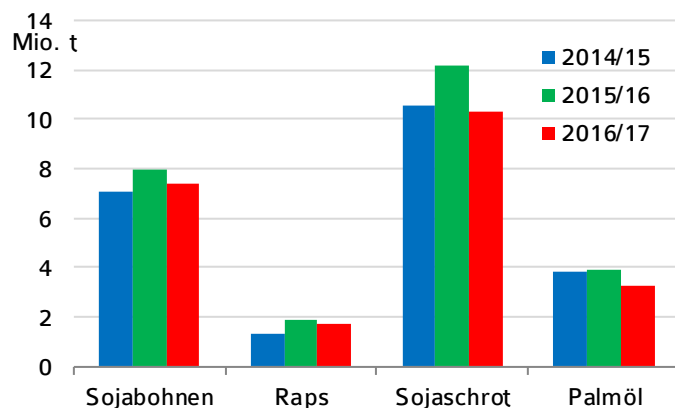
- Pflanzenöle verlieren mit schwächeren Sojanotierungen
- Feste Preise für kaltgepresstes Rapsöl, trotz anhaltend geringer Nachfrage

### Kraftstoffe

- Wenig Kaufinteresse für Biodiesel nach dem Jahreswechsel, Bedarf nicht drängend
- Dieselpreise profitieren von Umsetzung der OPEC-Förderkürzung, stark schwankender Dollar mit großem Einfluss

## Grafik der Woche

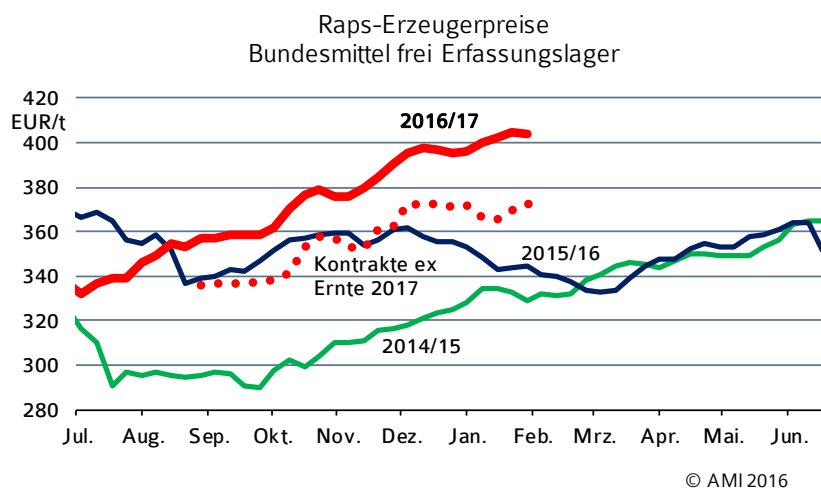
Importe der EU-28  
Juli bis Januar



Quelle: EU-Kommission

© AMI 2017

# Marktpreise



## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 01.02.2017, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	416	212	840	747
Vorwoche	431	201	870	752

Quelle: AMI

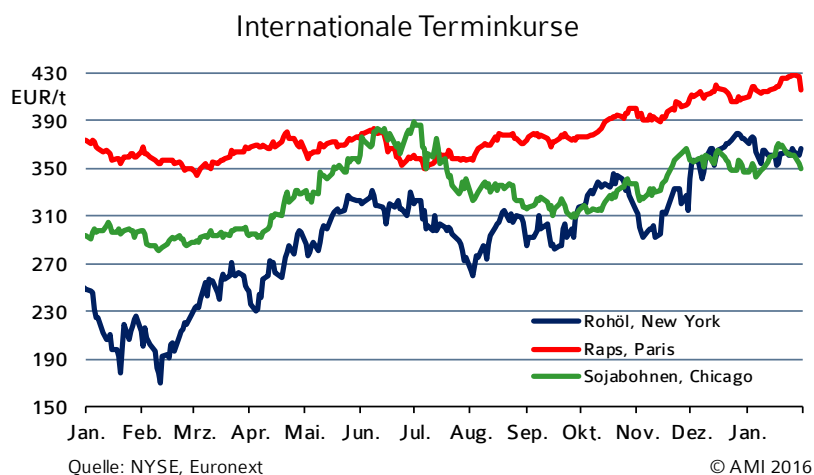
## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 17.01.2017)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	235-255	235-250	84,75	85,67	-
> 100 t	228-235	235-240	Vm: 84,13	82,86	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



## Raps

Die Rapspreise zogen im Januar weiter an, feste Kurse in Paris unterstützten. Das Kaufinteresse gilt vornehmlich Ware zur Lieferung ab März 2017. Dann wird auch mit umfangreichen Rapslieferungen aus Australien gerechnet. Das erweitert das knappe EU-Rapsangebot, dürfte preislich aber kaum noch Auswirkung haben.

## Rapsöl

Die Pflanzenölpreise haben in der zweiten Januarhälfte kräftig nachgegeben. Ausschlaggebend war der Rückgang für Sojaöl. Die Aussicht auf eine Rekordernte in Brasilien setzte die Sojanotierungen in Chicago unter Druck. Auch Palmöl kann das Niveau nicht halten, die Aussicht auf ein produktionsstarkes Jahr 2017 belastet hier zusätzlich.

## Rapspresskuchen

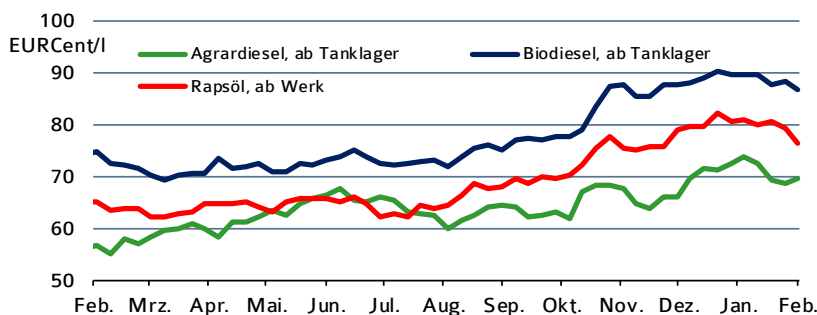
Die knappe finanzielle Lage der Veredelungsbetriebe spiegelt sich nun auch in der Nachfrage bei den dezentralen Ölmühlen wider. Stammkunden drosseln ihre Abrufmengen an Rapspresskuchen. Die Forderungen der Anbieter gaben leicht nach, obgleich sich auf Großhandelsebene Rapsextraktionsschrot verteuert hat. Mischfutterhersteller zahlten zwischen 228-235 EUR/t bei den dezentralen Ölmühlen, Veredelungsbetriebe 235-255 EUR/t. In Nordostdeutschland lagen die Großhandelspreise im Januar 2017 im Schnitt bei 223 EUR/t und so 4 EUR/t über Vormonat.

## Kaltgepresstes Rapsöl

Die Verkaufspreise für kaltgepresstes Rapsöl tendieren weiterhin fest. Im Januar 2017 hoben dezentrale Ölmühlen ihre Forderungen um knapp 1 % auf 85,21 Cent/l an. Aufgrund der geringen Nachfrage war ein größeres Plus nicht durchzusetzen, zumal auf Großhandelsebene die Preise bereits leichte Schwäche aufwiesen. Dezentrale Ölmühlen verweisen, neben dem anhaltend schleppenden Verkauf von Rapsöl, nun auch auf ebenfalls stockenden Absatz von Rapskuchen. Sie reagieren mit Drosselung der Verarbeitung. Die Rapsölpreise der Ölmühlenindustrie fielen im Januar minimal auf 80,07 Cent/l aufgrund der zeitweise sehr geringen Nachfrage und sinkender Sojaölkurse. Das vordere Angebot an Rapsöl ist sehr knapp und mit den scharf steigenden Rapskursen wird sich auch Rapsöl wieder verteuern.

# Biodiesel/ min Diesel

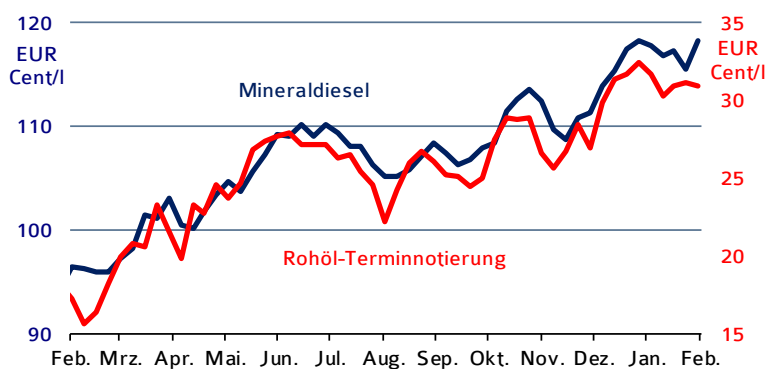
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



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

© AMI 2016

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



## Großhandelspreise

Im Januar 2017 ging es am deutschen Biodieselmärkte ruhig zu, was sich in den kommenden Wochen fortsetzen dürfte. Ursprünglich war man davon ausgegangen, dass die Anhebung der Beimischungsquote 2017 Käufer früher auf den Plan rufen würde, stärker wiegt aber offenbar, dass man sich auf der Nachfrageseite zum Jahresende 2016 umfangreich eingedeckt hat. Das bedeutet weniger Nachfrage, die Preise sinken, auch vor dem Hintergrund nachgebender Rapsölpreise.

## Tankstellenpreise

Die Mineraldieselpreise sind im Januar entlang fester Rohölnotierungen gegenüber Vormonat gestiegen. Ausschlaggebend war die Umsetzung der OPEC-Förderkürzung in den meisten der Mitgliedstaaten. Zwischenzeitliche Kursschwächen sind auf Meldungen über gestiegene Rohöllagerbestände in den USA zurückzuführen. Jüngst sei die dortige Produktion aber zurückgegangen.

## Verbrauch

Im November 2016 ist die Beimischungsmenge an Biodiesel nur leicht gestiegen und verfehlt damit nun auch das Vorjahresvolumen. Mit 160.079 t wurden gegenüber Vormonat 0,6 % mehr eingesetzt, aber dennoch gut 4 % weniger als im November 2015. ... (Fortsetzung Seite 4)

## Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	kumuliert	
												2016	2015
Biodiesel Beimischung	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	187,1	172,7	159,1	160,1	1.988,8	1.976,1
Summe Biodiesel	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	187,1	172,9	159,1	160,1	1.988,8	1.976,1
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	0,1	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	17,1	0,0	3,7	2,0
Summe Biodies. & PÖL	174,7	167,8	196,9	191,2	185,2	203,3	194,6	187,2	173,0	176,1	160,1	1.992,5	1.978,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.735,6	2.919,2	3.210,3	3.321,9	3.122,7	3.266,0	3.389,0	3.320,4	3.404,7	3.271,5	3.351,1	35.388,5	33.812,9
Anteil Beimischung	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	5,6 %	5,1 %	4,9 %	4,8 %	5,6 %	5,8 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.735,7	2.919,3	3.212,8	3.321,9	3.123,6	3.266,1	3.389,1	3.320,6	3.404,9	3.288,5	3.351,2	35.392,2	33.814,8
Anteil Biodiesel & PÖL	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	5,6 %	5,1 %	5,4 %	4,8 %	5,6 %	5,8 %
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,9	10,7	8,4	9,8	12,1	14,1	8,7	7,0	10,7	10,4	114,1	106,6
Bioethanol Beimischung	83,3	69,9	78,7	81,7	88,6	95,8	97,9	94,4	87,0	89,2	89,2	955,7	965,1
Summe Bioethanol	93,1	79,8	89,5	90,0	98,4	107,9	112,1	103,2	94,0	99,9	99,7	1.069,9	1.071,7
Ottomotorkraftstoffe	1.249,4	1.309,9	1.416,2	1.431,3	1.467,8	1.435,2	1.488,6	1.489,1	1.488,4	1.435,2	1.428,8	15.685,1	15.631,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,5	1.389,7	1.505,6	1.521,4	1.566,2	1.543,0	1.600,7	1.592,3	1.582,4	1.535,1	1.528,5	16.755,0	16.703,2
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	5,7 %	5,9 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	7,0 %	6,5 %	5,9 %	6,5 %	6,5 %	6,4 %	6,4 %

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 Ottomotorkraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

...Gleichzeitig ist allerdings der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff kräftig gestiegen, so dass der volumetrische Beimischungsanteil auf 4,77 % schrumpfte. Das ist der niedrigste Stand seit Beginn der Aufzeichnung 2007. Damit bleibt die insgesamt im laufenden Jahr verbrauchte Menge mit knapp 2 Mio. t noch 0,6 % über Vorjahr. Der Beimischungsanteil ist mit 5,6 % rund 0,2 Prozentpunkte geringer.

An Bioethanol wurde im November 2016 mit 99.653 t geringfügig weniger nachgefragt als im Vormonat, aber etwas mehr als im Vorjahr. Aufgrund des etwas geringeren Ottomotorkraftstoffverbrauches stieg der Beimischungsanteil marginal auf 6,5 %. Die Nachfrage nach ETBE ist leicht zurückgegangen, bleibt aber auf hohem Niveau. Der bisherige Gesamtverbrauch an Bioethanol im Jahr 2016 liegt mit 1,1 Mio. t nur noch leicht unter Vorjahresvolumen. Da aber gleichzeitig der Verbrauch an Ottomotorkraftstoff um 0,3 % zugelegt hat, sank der Beimischungsanteil insgesamt um 0,5 Prozentpunkte auf 6,4 %.

# Schlaglichter

## Deutsche und französische Ölsaatenherzeuger fordern eine Beibehaltung der Ziele für die Biokraftstoffe der ersten Generation in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie nach 2020

Auf Einladung der UFOP haben Vertreter der Fédération française des producteurs d'oléagineux et de protéagineux (FOP) unter Leitung ihres stellvertretenden Vorsitzenden Arnaud Rousseau und der UFOP unter Leitung ihres Vorsitzenden Wolfgang Vogel, am 25. Januar 2017 in Berlin über die aktuelle Situation der Feldbestände und weitere Fragen des Sektors beraten. FOP und UFOP repräsentieren die wichtigsten Branchenorganisationen von Ölsaaten und Eiweißpflanzen in Frankreich und Deutschland.

UFOP und FOP forderten als Ergebnis ihrer Beratungen die Aufrechterhaltung der Ziele für die Biokraftstoffe der ersten Generation in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie für die Jahre 2020–2030. Dies sei die Voraussetzung dafür, um Landwirten und Biokraftstoffproduzenten eine Perspektive zu geben und die ehrgeizigen Ziele zur Nutzung erneuerbarer Energien für 2030 zu erreichen. Für die beiden Organisationen darf die Entwicklung im Bereich Erneuerbarer Energien die bereits heute eingesetzten erneuerbaren Biokraftstoffe aus Raps nicht gefährden, die auch Proteinfuttermittel liefern. Stattdessen müssen deren Vorteile berücksichtigt und fortgeschrittene Biokraft-

stoffe ergänzend dazu gefördert werden. Der Schwerpunkt der Beratungen von UFOP und FOP in Berlin lag auf den aktuellen energiepolitischen Vorschlägen der Europäischen Kommission. In ihrem „Winterpaket“ hatte die EU-Kommission vorgeschlagen, die Kapung der Biokraftstoffe der ersten Generation von 7% im Jahr 2020 auf 3,8% im Jahr 2030 abzusenken. Darüber hinaus ist die Einführung obligatorischer Ziele für fortschrittliche Biokraftstoffe vorgesehen, ohne die Ziele im Verkehrsbereich weiterzuentwickeln. Die Absatzmöglichkeiten der Ölsaatenherzeuger sind durch diese Vorschläge unmittelbar bedroht. Ohne Zielvorgaben im Verkehrssektor könnten die Vorschläge der Kommission zum Ende des Sektors der ersten Generation der Biokraftstoffe führen, was zu einem Rückgang der Erzeugerpreise und zu einem Rückgang der Rapsanbaufläche in ganz Europa führen würde.

FOP und UFOP widersprechen der Analyse der EU-Kommission und weisen auf die Konsequenzen des Vorschlages für die europäische Landwirtschaft hin. Die weitere Einschränkung der Biokraftstoffe der ersten Generation führt zu einer Verschärfung des

bereits bestehenden europäischen Defizits an pflanzlichen Proteinen und schränkt die Vielfalt der Fruchtfolgen ein. Für UFOP und FOP muss sich der europäische Anspruch in Bezug auf erneuerbare Energien in einem Festhalten an einem Anteil von 7% für die Biokraftstoffe der ersten Generation ausdrücken, die auch Proteine und Futtermittel liefern, aber auch in einer langfristigen Entwicklung der fortschrittlichen Biokraftstoffe auf der Grundlage der ersten Generation und in der Festlegung verbindlicher Ziele für den Verkehrssektor. Fortschrittliche Biokraftstoffe werden erst in einigen Jahren in einem signifikanten Umfang zur Verfügung stehen; ihre Rentabilität ist bisher nicht erwiesen. UFOP und FOP betonen ebenfalls, dass die Biokraftstoffe der ersten Generation, die nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion in Europa stehen, ein hohes Maß an Nachhaltigkeit widerspiegeln, bereits heute im Markt vorhanden sind und notwendig sind, um die ehrgeizigen Ziele in Bezug auf erneuerbare Energien, insbesondere im Verkehrssektor, zu verwirklichen. FOP und UFOP fordern die EU-Kommission auf, im Jahr 2025 eine Überprüfung der Ziele im Hinblick auf die Entwicklung der fortschrittlichen Biokraftstoffe vorzunehmen.

## Studie: Biokraftstoffe haben herausragende Bedeutung für Klimaschutz, Agrar- und Futtermittelwirtschaft

Biokraftstoffe haben einen großen Einfluss auf den Klimaschutz im Straßenverkehr, die heimische Tierfutterproduktion und den Absatz der deutschen Rapsproduzenten. Durch die auf die Treibhausgasreduzierung ausgerichtete Gesetzgebung zu Biodiesel und Bioethanol beeinflusst die Politik auch Preise und Absatzchancen von Raps, Getreide und Zuckerrüben aus heimischem Anbau sowie die Futtermittelmärkte. Dies sind zentrale Ergebnisse der heute in Berlin vorgestellten Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“

von Professor Dr. Jürgen Zeddis von der Universität Hohenheim.

So verpflichtet die deutsche Treibhausgas-(THG)-Quote die Mineralölindustrie, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe ab 2017 um vier Prozent zu senken – unter anderem durch den Einsatz von Biokraftstoffen. Die Quote steigt im Jahr 2020 auf sechs Prozent und verbleibt auf diesem Wert. Ein gleichmäßiges Ansteigen der Treibhausgasquote wäre nach den Ergebnissen der Studie dagegen sinnvoll, um eine plötzli-

che, sprunghafte Nachfragesteigerung zu vermeiden. Die vorgelegte Studie zeigt auf, dass sich Preise und Absatz im Rahmen der THG-Quote anhand der erzielten THG-Einsparungen bilden. Sie führt damit zu einer Verdrängung weniger effizienter Produkte und Herstellungsverfahren. Im Durchschnitt stoßen Biodiesel und Bioethanol 70 Prozent weniger Treibhausgase aus als fossile Kraftstoffe.

Nach den Ergebnissen der Studie entsteht ein wesentlicher Teil der Nachfrage nach



# Schlaglichter



Agrarrohstoffen der deutschen Landwirte durch die Biokraftstoffindustrie. 2015 verbrauchten Biodieselproduzenten rund 3,2 Mio. t Rapssaat, um daraus 1,3 Mio. t Biodiesel herzustellen; das war etwa ein Drittel der verarbeiteten Rapssaat in Deutschland. Bei der Verarbeitung von Rapssaaten in den Ölmühlen sind neben dem Pflanzenöl, aus dem Biodiesel hergestellt wird, zusätzlich 1,9 Mio. t Proteinfutter entstanden. „Die ohnehin schon angespannte Einkommenssituation vieler Landwirte dürfte sich noch einmal verschärfen, sollte die Nachfrage aus dem Biokraftstoffsektor aufgrund politischer Maßnahmen wegbrechen“, sagte Zeddies, der unter anderem viele Jahre Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des Bundeslandwirtschaftsministeriums war.

In Deutschland sichern die politischen Rahmenbedingungen für Klimaschutz im Verkehr die bestehenden Absatzmöglichkeiten von Agrarrohstoffen. Die Europäische Kommission hat dagegen in ihrem erst kürzlich vorgelegten Entwurf zur Reform der Erneuerbare-Energien-Richtlinie vorgeschlagen, den Absatz von Biokraftstoffen aus Agrarrohstoffen im Straßenverkehr bis 2030 mindestens zu halbieren. „Das wäre eine Katastrophe für die deutsche Landwirtschaft! Insbesondere die Rapsbauern stünden vor riesigen Problemen, denn Biodiesel wird in

Deutschland zu rund 70 Prozent aus Raps hergestellt“, so Stephan Arens, Geschäftsführer der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP).

Im Falle der Umsetzung des Kommissionsvorschlags würde ebenso die heimische Futtermittelproduktion leiden, wie die Studie aufzeigt. Als Koppelprodukt der Biokraftstofferzeugung entstanden 2015 etwa 3,1 Mio. t Sojaschrot-äquivalente für die Fütterung von Rindern, Schweinen und Geflügel, die damit rund 40 Prozent des Proteinfuttermittelbedarfs in Deutschland decken. Setzt sich die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen durch, müsste Deutschland mehr Soja importieren. Die Folge wäre die Ausweitung des Sojaanbaus und damit steigender Flächendruck in umweltsensiblen Gebieten in Südamerika. „An der Ladentheke verlangen die Verbraucher immer häufiger heimische Produkte. Um den Bedarf an Proteinfutter zu decken, benötigen wir insbesondere Rapsschrot aus Deutschland. Nennenswerte Mengen in der erforderlichen Qualität können nur mit der Biokraftstoffproduktion entstehen. Die Pläne der Europäischen Kommission sind dagegen kontraproduktiv“, so Petra Sprick, Geschäftsführerin bei OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland.

Die Studie belegt: Ohne den Einsatz von Biokraftstoffen müssten mehr fossile Kraftstoffe verbraucht werden, konkret im Jahr 2015 etwa 2,9 Mio. t Benzin und Diesel. Zudem trägt jede Tonne Biokraftstoff mit 386 Euro zur Bruttowertschöpfung in Deutschland bei. Im Jahr 2015 leisteten sie insgesamt einen Beitrag von 1,3 Mrd. Euro. „Biokraftstoffe sind die einzige in größerem Umfang eingesetzte Alternative zu fossilen Kraftstoffen. Die Studie zeigt, dass sie darüber hinaus auch volkswirtschaftlich sinnvoll sind und massive Treibhausgaseinsparungen bringen. Wer sich von den heutigen Biokraftstoffen verabschieden will, wird Schwierigkeiten haben, die entstehenden Lücken zu schließen. Dies betrifft nicht nur die CO<sub>2</sub>-Minderung im Straßenverkehr, sondern auch die heimische Eiweißfuttermittelversorgung und nicht zuletzt Einkommen und rund 22.000 Arbeitsplätze im ländlichen Raum“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB).

Bisher wurde die THG-Quote lediglich in Deutschland rechtlich bindend eingeführt, sodass besonders klimafreundliche Biokraftstoffe hierher importiert werden. „Eine europaweite Einführung einer bindenden THG-Minderungspflicht würde dazu führen, dass Biokraftstoffe noch mehr Treibhausgase einsparen als heute. Je eher eine Harmonisierung erfolgt, desto weniger kommt es zu ineffizienten Umlenkungen von Handelsströmen mit Biokraftstoffen und ihren Rohstoffen“, unterstrich Zeddies.

Die Verbände UFOP, OVID und VDB haben die Studie „Auswirkungen politischer Beschlüsse auf Biokraftstoffe und Rohstoffmärkte“ in Auftrag gegeben.

Download-Link Komplettfassung:  
[http://www.ufop.de/files/5114/8403/9358/WEB\\_Zeddies\\_Studie\\_Komplett.pdf](http://www.ufop.de/files/5114/8403/9358/WEB_Zeddies_Studie_Komplett.pdf)  
Download-Link Zusammenfassung:  
[http://www.ufop.de/files/7114/8403/9514/WEB\\_Zeddies\\_Studie\\_Zusammenfassung.pdf](http://www.ufop.de/files/7114/8403/9514/WEB_Zeddies_Studie_Zusammenfassung.pdf)

# Schlaglichter

Internationaler Fachkongress Kraftstoffe der Zukunft 2017:

## Energiewende im Verkehr in der Diskussion – Richtlinienvorschlag der EU-Kommission ist unzureichend

Auf dem internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität kritisiert die deutsche Biokraftstoffwirtschaft den Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Erneuerbare-Energien-Richtlinie und fordert Anpassungen. Sie erklärt, dass im Verkehrssektor ein deutlich höherer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden muss, als dies der Kommissionsvorschlag vorsieht. Das vom Europäischen Rat für das Jahr 2030 beschlossene Ziel von 27% erneuerbarer Energien würde verfehlt. Eine entschlossene Energiewende im Verkehr werde auch nötig sein, um eine Senkung des Treibhausgasausstoßes um 30% zu erreichen. Dazu müssten marktgängige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse einen Beitrag von 7% der Energie im Kraftstoffbereich stellen.

Artur Auernhammer, MdB und Vorsitzender des Vorstandes des Bundesverbandes Bioenergie (BBE), kommentiert den Vorschlag der EU-Kommission, der eine schrittweise Absenkung des Anteils der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von 7% im Jahr 2020 auf 3,8% in 2030 vorsieht. „Seit 2003 hat die EU-Kommission vier fundamentale Änderungen zur Biokraftstoffpolitik vorgeschlagen. Dies bedeutet alle drei Jahre eine Richtungsänderung und keine Planungssicherheit für eine neue Branche. Der erst 2015 beschlossene Kompromiss eines Anteils von 7% für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse muss über 2020 hinaus beibehalten werden. Investitionen und Arbeitsplätze in der Branche müssen geschützt werden.“

Die Verbände der Bioenergie- und Biokraftstoffwirtschaft bekräftigen, dass im Markt etablierte Lösungen auch langfristig einen erheblichen Beitrag für mehr Klimaschutz im Verkehr leisten können. Die in Deutschland aus heimischen Rohstoffen hergestellten und zertifiziert nachhaltigen Kraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol senken die Treibhausgasemissionen

gegenüber fossilem Benzin schon heute um durchschnittlich 70%.

Artur Auernhammer: „Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Förderung von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Reststoffen und Abfällen ist richtig. Sie können aber Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nicht ersetzen, sondern müssen einen zusätzlichen Beitrag zur Reduzierung fossiler Kraftstoffe leisten.“ Der Anteil dieser neuen Kraftstoffe soll stufenweise ab 2021 von 1,5% auf 6,8% in 2030 erhöht werden. Es ist jedoch fraglich, ob diese Anteile tatsächlich erreicht werden können. Derzeit werden diese Kraftstoffe nur in geringen Mengen erzeugt. „Die EU-Kommission sollte eine EU-weite Fortsetzung der Richtlinie zur Treibhausgaserminderungspflicht für alle Kraftstoffe nach 2020 vorschlagen. Deutschland hat diese Treibhausgaserminderungspflicht 2015 eingeführt und bewiesen, dass durch den ausgelösten Effizienzwettbewerb ein preisgünstiger Weg zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung im Straßenverkehr gefunden wurde“, sagt Auernhammer. Darüber hinaus hat die europäische Biokraftstoffwirtschaft eine Vorbildfunktion für die Weiterentwicklung anderer Nutzungspfade in der Bioökonomie. Die ist darin begründet, dass Biokraftstoffe in Europa zertifiziert nachhaltig sein müssen. „Biokraftstoffe sind wegen der vorhandenen Infrastruktur derzeit die sofort verfügbare Lösung mit erheblichem Potenzial für mehr Klimaschutz im Verkehr. Und dies bei einer obligatorischen Zertifizierung der nachhaltigen Biomassenutzung“, stellt Artur Auernhammer klar.

Zum Auftakt am 23. Januar 2017 stellen Redner aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), von internationalen Organisationen und aus der Wirtschaft ihre Ansätze für eine erneuerbare Mobilität der Zukunft vor:

Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI referiert über geplante Maßnahmen nach der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung. Olivier Dubois, UN Food and Agriculture Organisation (FAO), präsentiert die Sicht der internationalen Organisation auf eine nachhaltige Biokraftstoffproduktion im Kontext einer globalen Bioökonomie. Jeffrey Skeer, Internationale Agentur für Erneuerbare Energien (IRENA), zeigt mit Untersuchungsergebnissen auf, dass ein nachhaltiges Bioenergiepotenzial vorhanden ist und technologische Innovationen für die Zukunft von Kraftstoffen aus Biomasse bedeutsam sind. Dr. Thomas Schlick, Roland Berger GmbH, erläutert die Möglichkeiten für eine integrierte Kraftstoff- und Fahrzeug-Strategie bis 2030 und darüber hinaus.

In der Podiumsdiskussion am Nachmittag des ersten Kongresstages werden diese Ansätze aufgegriffen. Unter Leitung von Sonja van Renssen, Redakteurin der „Energy Post“, diskutieren Pekka Pesonen (COPA-COGECA), Bernd Kuepker (EU-Kommission), Norbert Schindler (Mitglied des Deutschen Bundestages), Stefan Schreiber (Cargill Holding GmbH/Präsident des Verbandes der deutschen Biokraftstoffindustrie) und Christian Hochfeld (Agora Verkehrswende) die Rahmenbedingungen für CO<sub>2</sub>-reduzierte Kraftstoffe und alternative Antriebe zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Mehr als 500 Teilnehmer aus über 30 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Biokraftstoffwirtschaft gefolgt, um sich auf dem internationalen Fachkongress am 23. und 24. Januar 2017 in Berlin über Marktentwicklungen, technologische Innovationen und die Zukunft einer erneuerbaren Mobilität zu informieren. Weitere Informationen auch unter: [www.kraftstoffeder-zukunft.com](http://www.kraftstoffeder-zukunft.com)

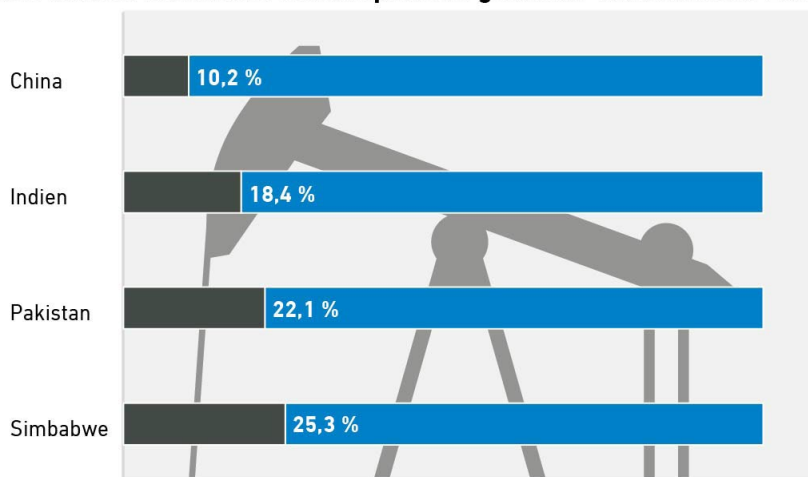
# Schlaglichter

## AEE: Importkosten für fossile Energie kommen teuer zu stehen

Trotz Preisverfall hohe Ausgaben für Öl, Gas und Co.

### Fossile Brennstoffe belasten die Handelsbilanz vieler Länder

#### Anteil fossiler Brennstoff-Nettoimporte an gesamter Wareneinfuhr 2015



Quelle: WTO  
Stand: 01/2017



Trotz anhaltend niedriger Preise für fossile Energien an den internationalen Märkten beanspruchen die Einfuhren von Mineralöl, Erdgas und Kohle weiterhin erhebliche Anteile an den Importausgaben vieler Staaten. Das gilt für große Schwellen- und Entwicklungsländer ebenso wie für viele Industriestaaten. Wie aus aktuellen Daten der Welthandelsorganisation (WTO) hervorgeht, erreichten im Jahr 2015 die weltweiten Importkosten für Brennstoffe rd. 1,9 Billionen Dollar (1,7 Billionen Euro). „Der Energiehunger reißt ein Loch in die Haushalte vieler Staaten. Hingegen würde ein forcierter Umstieg auf Erneuerbare Energien benötigte Mittel für dringend notwendige Investitionen freisetzen“, erklärt der Geschäftsführer der

Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer.

Laut den WTO-Daten gehören große Schwellen- und Entwicklungsländer zu den am stärksten von Belastungen durch fossile Energieimporte Betroffenen. So müssen Indien und Pakistan jeweils rund ein Fünftel ihrer gesamten Netto-Importausgaben für fossile Energien aufwenden. In Indien mussten für diese Einfuhren nach Abzug von Exporten 2015 insgesamt 72 Milliarden Dollar bezahlt werden. Das war weit mehr als doppelt so viel wie etwa im Bereich der öffentlichen Gesundheit zur Verfügung stand: Laut Weltbank-Angaben erreichten die Gesundheits-

ausgaben Indiens 2014 rund 29 Milliarden Dollar. Noch stärker ist die Belastung durch die Importe fossiler Energien im benachbarten Pakistan, wo diese wertmäßig 22 Prozent an den Gesamteinfuhren beanspruchen.

China als Exportweltmeister musste 2015 trotz stark gefallener Ölpreise immer noch mehr als ein Zehntel seiner Importausgaben für fossile Energieträger aufwenden – ungeachtet der Ausbeutung eigener Vorkommen. Der Nettowert aller nach China importierten fossilen Brennstoffe betrug 2015 rund 170 Mrd. Dollar (154 Mrd. Euro). Der Energiehunger des Landes belastet damit nicht nur Umwelt und Klima, sondern auch die Handelsbilanz.

Deutschland kostete der Import fossiler Brennstoffe 2015 knapp 60 Milliarden Euro, das waren wertmäßig rund 6 Prozent der Gesamteinfuhren. Trotz des Ausbaus der Erneuerbaren Energien am Strommarkt liegt die Abhängigkeit Deutschlands von Energieimporten konstant bei 70 Prozent. „Nur wenn wir den Anteil Erneuerbarer Energien auch im Wärme- und Verkehrsbereich konsequent ausweiten, werden wir uns von den wirtschaftlichen und ökologischen Belastungen der fossilen Energien lösen können“, betont Vohrer. Denn in diesen Bereichen wird das Gros der fossilen Importe verwendet. Angesichts der aktuell wieder steigenden Ölpreise rechnet Vohrer mit künftig noch deutlich höheren Importkosten für Öl und Gas.

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

#### 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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**

