



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl, Palmöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe..... 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Außenhandel

SCHLAGLICHTER..... 4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Hochspekulative Märkte mit hoher Volatilität +++ Rapspreise erholen sich langsam wieder +++ Abwartende Verkaufshaltung der Erzeuger +++ Unsicherheit über die Feldbestandsentwicklung bremst Vorkontrahthandel +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Ölschrotpreise ziehen wieder an +++ Rapsschrot kann vom Rapspreis-auftrieb kaum profitieren +++ Presskuchen sehr gefragt und preisstabil +++

Pflanzenöle

+++ Pflanzenölforderungen steigen +++ Rapsöl gefragt +++ Palmölkurse auf hohem Niveau +++ Preise für kaltgepresstes Rapsöl leicht schwächer +++

Biokraftstoffe

+++ Mangelnde Nachfrage und sinkende Rohstoffkosten schwäche Biodieselpreise +++ Abstand zum Diesel wächst +++ An Tankstellen mit neuem Preishoch +++ Vorerst kein weiterer Ausbau des E-10 Angebotes +++

Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vor-woche	Ten- denz
-------------	--------	-----------	--------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	455,57	463,37	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	490,00	475,00	↗
Rapsöl	1030	990	↗
Rapsschrot	192,00	198,00	↘
Rapspress- kuchen*	257,15	257,63	↘
MATIF Raps	467,00	449,00	↗

Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	117,13	118,68	↘
Rapsölkraft- stoff*	125,80	128,88	↘

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Biodiesel	131,85	131,10	↗
Diesel	140,29	137,79	↗

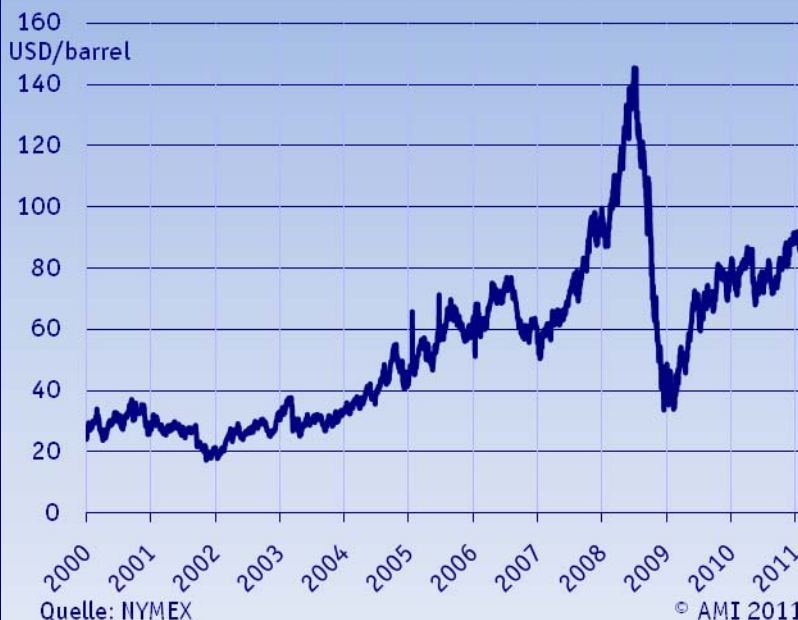
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	99,63	93,57	↗
--------------	-------	-------	---

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche

NYMEX WTI Rohöl



Impressum

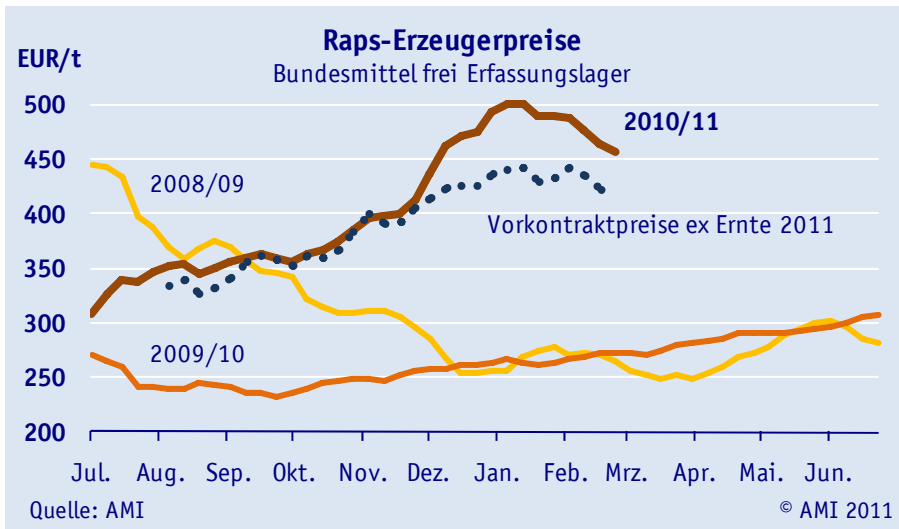
UFOP
Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.



AMI
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.



Raps

Erzeugerpreise hinken Terminkursentwicklung hinterher. Volatile Kurse bremsen Handel am Kassamarkt. Besorgnis über Feldbestandsschäden wegen Kahlfrösten in Nordostdeutschland wächst.

Rapsöl

Nachfrage kurzzeitig belebt, Preise erholen sich. Sojaölpreise ziehen wieder gleich. Pflanzenölforderungen rund 50 % über Vorjahr.

Rapspresskuchen

Als Reaktion auf die schwache Ölnachfrage bei gleichzeitig hohen Rohstoffkosten hatten viele dezentrale Ölmühlen im Februar erneut ihre Produktion gedrosselt. Das macht sich im Presskuchenangebot bemerkbar. Die Nachfrage ist demgegenüber stabil geblieben. Daher können teilweise noch unveränderte Forderungen durchgesetzt werden, obwohl Rapsschrot im Februar 15 % an Wert eingebüßt hatte.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 02.03.2011, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2010 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	490,00	192,00	1030,00	893,00
Vorwoche	475,00	198,00	990,00	876,00

Quelle: AMI

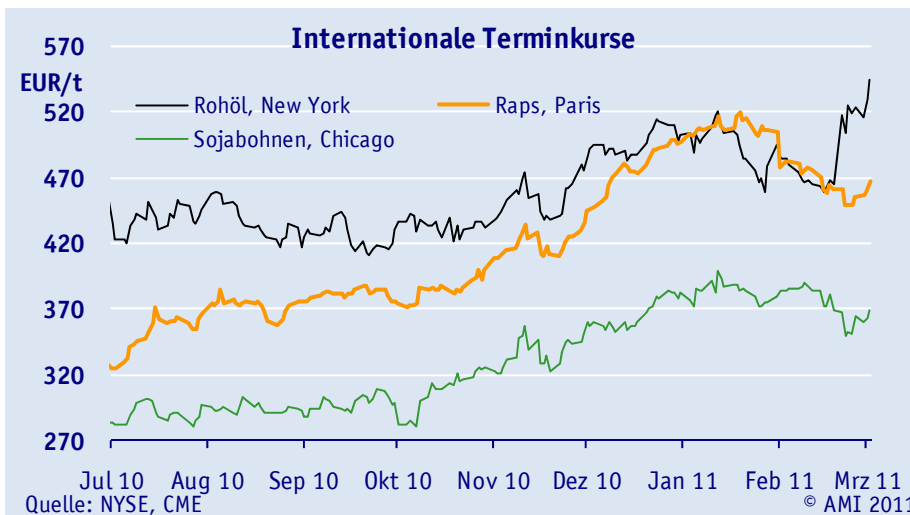
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 22.02.2011)

Monatsproduktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN V 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-280	245-280	128,67	108,38 107,10	125,80
> 100 t	244-270	225-270	VM: 128,50	VM: 110,78 109,23	VM: 128,88

Anmerkung: VM = Vormonat; Rapsöl roh & nach DIN ab 1.000 l ohne Steuern

Quelle: AMI

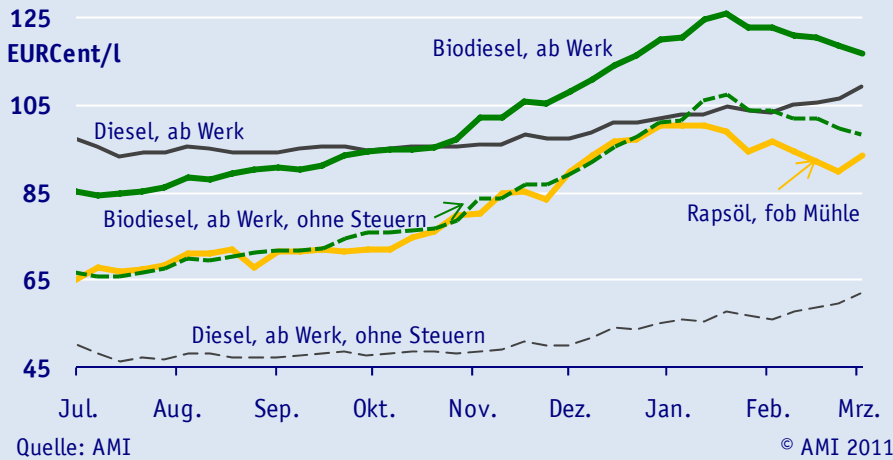


Kaltgepresstes Öl

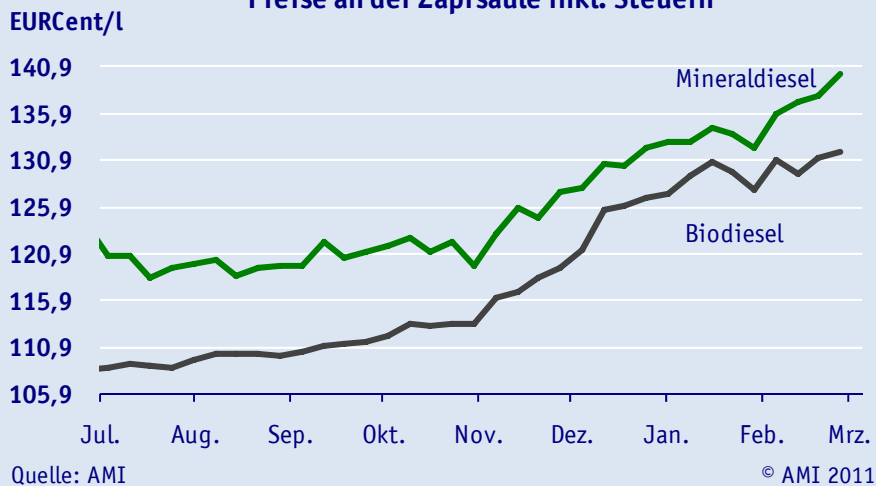
Die Rapsölforderungen wurden im Februar leicht ermäßigt und spiegeln damit die Entwicklung am Pflanzenölmarkt wider. Die Nachfrage hat sich aufgrund der hohen Preisen kaum entwickelt und blieb vor allem im Kraftstoffbereich unbefriedigend. Blockheizkraftwerke kaufen gerade das Nötigste, wenn sie überhaupt noch kaltgepresstes Rapsöl einsetzen. Einige Ölmühlen verzeichnen nur noch Nachfrage zur Futterölverwendung. Auch die Speiseölanbieter sehen sich rückläufigen Geboten gegenüber.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im **MarktSpezial Ölsaaten + Biokraftstoffe** unter www.AMI-informiert.de teils auch **kostenlos!**

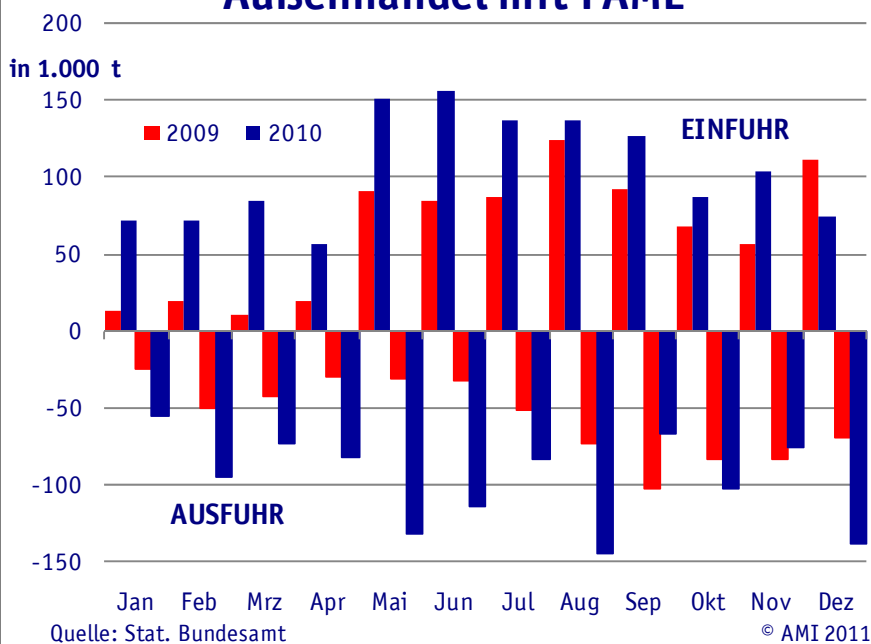
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Preise an der Zapfsäule inkl. Steuern



Außenhandel mit FAME



Großhandelspreise

Das Interesse an Biodiesel sinkt und damit auch die Preise, obgleich das Konkurrenzprodukt Diesel, angetrieben von den steigenden Terminkursen, fest bewertet wird. Damit hat sich der Preisabstand zwischen Diesel und Biodiesel im Steuerlager auf knapp 8 Cent/l verringert. Mitte Januar lag er noch bei 22 Cent/l. Auch der Quotenhandel hat sich spürbar beruhigt.

Tankstellenpreise

So teuer wie Anfang März war Biodiesel an der Tankstelle noch nie. Im Schnitt wurden 1,31 EUR/l verlangt, 27 % mehr als vor einem Jahr. Dennoch wuchs der Abstand zum Konkurrenzprodukt, denn die Dieselpreise zogen im Zuge steigender Mineralölkurse noch steiler an.

Deutschland erhält wenig Biodiesel direkt aus Übersee

Der Außenhandel mit Biodiesel hat sich im Vergleich zum Vorjahr spürbar belebt. Der Gesamtimport stieg 2010 auf 1,26 Mio. t. Das waren 62 % mehr als im Vorjahr. Der Export stieg sogar um 72 % an, hat mit 1,16 Mio. t das Importvolumen allerdings nicht ganz erreichen können. Allerdings hat sich der Nettoimport damit auf 93.500 t reduziert. Die größten Mengen an Biodiesel jeglicher Provenienz kamen über die Niederlande zu uns. Von den 957.567 t dürfte aber ein Großteil aus Übersee sein. Dies gilt auch für die 204.417 t aus Belgien, die zu uns kamen. An Platz drei der Lieferländer steht bereits Malaysia mit 26.104 t PME. Hauptabnehmer 2010 für deutsches RME war Polen mit 385.530 t, gefolgt von den Niederlanden mit knapp 250.000 t, Belgien mit 132.000 t und Frankreich mit 101.000 t. 96 % des deutschen RME-Exports blieb in der EU.

Gemeinsame Pressemeldung von DBV und BDBe: „E10 ist eine sinnvolle politische Entscheidung mit guten Gründen“

Der Präsident des DBV, Gerd Sonnleitner, und der Vorsitzende des BDBe, Norbert Schindler MdB betonen in einer gemeinsamen Stellungnahme, E10 sei eine sinnvolle politische Entscheidung mit guten Gründen: „Die Klimaschutzziele der EU können ohne Biokraftstoffe nicht erreicht werden und die aktuellen weltpolitischen Ereignisse zeigen einmal mehr, wie wichtig eine größere Unabhängigkeit von Erdölimporten für unsere Wirtschaft ist.“ Dass viele Autofahrerinnen und Autofahrer nicht wissen, ob ihr Auto E10 verträgt, sei nicht verwunderlich. „Der Verweis auf die nur im Internet verfügbare E10-Verträglichkeitsliste der Deutschen Automobil Treuhand DAT ist für die Verbraucherinformation völlig unzureichend.“ Als Sofortmaßnahme müsse zumindest an jeder Tankstelle die E10-Verträglichkeitsliste der DAT ausgelegt werden.

Wichtiger Beitrag für Klimaschutz und Versorgungssicherheit

Als durchschaubar bezeichnen beide, dass die Verunsicherung der Verbraucher von Autogegnern wie dem BUND-Vorsitzenden Weiger missbraucht werde, um Stimmung gegen Biokraftstoffe und die Landwirtschaft zu machen. „Jetzt soll den deutschen Bauern wegen Biokraftstoffen auch noch die Rodung von Regenwald angelastet werden“, kritisiert Sonnleitner. Völlig unter den Tisch falle, dass seit dem 1. Januar 2011 die weltweit einzige gesetzliche Nachhaltigkeitsregelung für Biokraftstoffe gelte. „E10 leistet einen wichtigen Beitrag für mehr Klimaschutz

im Straßenverkehr und verringert die Importabhängigkeit unserer Energieversorgung. Die Erzeugung von Biokraftstoffen ist außerdem ein wichtiger Wirtschaftszweig, gerade für die Landwirtschaft und für strukturschwache Regionen“, so Sonnleitner und Schindler.

E10 vermeidet über zwei Millionen Tonnen CO₂ jährlich

Die Klimaschutzleistung von Bioethanol dürfe nicht kleingeredet werden, betont der Vorsitzende des BDBe, Norbert Schindler: „Bioethanol aus deutscher Produktion verursacht vom Acker bis in den Tank schon heute nur halb so viel CO₂ wie Benzin, mittelfristig sind durch technologische Verbesserungen 70 Prozent Treibhausgaseinsparung möglich.“ In Deutschland würden jedes Jahr 20 Millionen Tonnen Benzin verbraucht. Bei flächendeckender Verwendung von E10 könnten also bis zu zwei Millionen Tonnen Benzin im Jahr gespart werden.

Strenge EU-Nachhaltigkeitskriterien für Bioethanol

Über die Nachhaltigkeit von Bioethanol werde viel Falsches verbreitet, kritisiert Schindler: „Es stimmt nicht, dass für Bioethanol zur E10-Beimischung Wälder abgeholzt oder Torfmoore trockengelegt werden. In der EU gelten seit diesem Jahr strenge und weltweit wegweisende Nachhaltigkeitsvorschriften, für europäisches Bioethanol ebenso wie für Importware. Dadurch ist ausgeschlossen, dass Bioethanol von ökologisch wertvollen Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand kommt.“

Umweltfreundlicher Rohstoffanbau

Der Ansicht, die heimische Bioethanolproduktion schade der Umwelt, widerspricht Bauernverbandspräsident Sonnleitner entschieden: „Wer behauptet, heimisches Bioethanol begünstige die Bildung von Monokulturen, kennt die landwirtschaftliche Praxis in der EU nicht. Als Rohstoffe für Bioethanol dienen verschiedene Getreidearten und Zuckerrüben, die in Fruchtwechsel angebaut werden. Außerdem gelten für den Anbau nicht nur die EU-Nachhaltigkeitsvorschriften für Biokraftstoffe, sondern ebenso die strengen EU-Vorschriften für Umwelt-, Boden- und Gewässerschutz in der Landwirtschaft.“ Dadurch sei der nachhaltige Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln gewährleistet.

Keine Konkurrenz zwischen Teller und Tank

Eine Konkurrenz zwischen der Produktion von Lebensmitteln und Bioethanol sieht Sonnleitner nicht: „In Europa sind Ackerflächen nicht knapp. Ganz im Gegenteil – in den nächsten Jahren werden durch Ertragssteigerungen und EU-Marktreformen 20 Millionen Hektar Ackerflächen frei. In diesem Zusammenhang bietet die Bioethanolproduktion den Landwirten einen wichtigen zusätzlichen Absatzmarkt.“ In der Diskussion um „Tank oder Teller“ werde außerdem unterschlagen, dass Bioethanolhersteller auch Futtermittellieferanten sind: „Bei der Bioethanolherstellung fallen gleichzeitig große Mengen an Futtermitteln an. Die heimische Bioethanolproduktion reduziert den europäischen Import an Proteinfuttermitteln, zum Beispiel aus Südamerika.“

Biokraftstoffquote kann auch ohne E10 erfüllt werden

Nachdem der Mineralölwirtschaftsverband (MWW) angekündigt hat, die weitere Einführung von E10 vorläufig zu stoppen, weist der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) darauf hin, dass die obligatorische Erfüllung der Biokraftstoffquote in Höhe von 6,25 Prozent auch ohne E10 möglich ist. „Der einstweilige Stopp der weiteren Markteinführung von E10 ist bedauerlich. Die gesetzlichen Regelungen erlauben es aber, neben der Beimischung auch den Verkauf von reinem Biokraftstoff zu nutzen, um die Quote zu

erfüllen“ sagte VDB-Geschäftsführer Elmar Baumann. „Seit Jahren ist es übrigens gängige Praxis, dass die Mineralölwirtschaft den Verkauf von B100 in großen Mengen auf die Quote anrechnen lässt.“ Praktisch der gesamte B100-Absatz des Jahres 2010 ist so verwendet worden, um die gesetzlich vorgeschriebene Quote zu erfüllen. Auch in den Jahren davor haben die Mineralölunternehmen regen Gebrauch von dieser im Biokraftstoffquotengesetz vorgesehenen Möglichkeit gemacht. Wichtig zu wissen ist, dass der steuerbegünstigte B100 von

den Mineralölunternehmen nachversteuert wird, d.h. die als Kaufanreiz im Markt benötigte Steuerbegünstigung wird im naheliegenderen ausgeglichen. „Dem Finanzminister entstehen keinerlei Steuerausfälle bei der Anrechnung von reinem Biodiesel auf die Quote. Die Biokraftstoffquote kann also auch ohne E10 erfüllt werden.“ Die benötigten B100-Mengen könnten durch eine passgenaue Besteuerung zweckgebunden für die Erfüllung der Quote bereitgestellt werden.

VDB kritisiert veraltete Argumente in Bundestagsbericht zu Biokraftstoffen

„Der neue Bericht des Büros für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag zu Biokraftstoffen beruht auf veralteten Argumenten. Diese sind bereits seit Jahren widerlegt“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Der Bundestagsbericht spricht Biokraftstoffen im Verkehrssektor ihre Existenzberechtigung ab. Allerdings bestehen nach der vom World Wildlife Fund (WWF) in Auftrag gegebenen Studie gerade im Güterverkehrsbereich und Luftfahrtsektor keinerlei andere Alternativen zu fossilem Diesel und Benzin als Biokraftstoffe. Deshalb solle spätestens ab dem Jahr 2030 Biomasse aus dem Strom- und Wärmesektor in den Verkehrsbereich gelenkt werden. „Strom und Wärme können aus verschiedenen regenerativen Quellen gewonnen werden, aber

zum Autofahren braucht man auch in Zukunft flüssige Kraftstoffe“, sagte Elmar Baumann. „Der Bundestagsbericht verkennt wesentliche Argumente in der Diskussion und hat keinen übergreifenden Ansatz für eine Wende hin zu Erneuerbaren Energien.“

Die Autoren des Bundestagsberichts empfehlen, mehr Biomasse stationär für Strom und Wärme zu nutzen. Dies stelle eine effizientere Nutzung von Biomasse dar, da hier besonders viele Treibhausgasemissionen vermieden würden. „Eine solche Wertung verkennt, dass Biokraftstoffe emissionsintensives Erdöl ersetzen, das zunehmend aus Teersanden und Tiefseebohrungen stammt. Biomasse in Blockheizkraftwerken einzusetzen verdrängt dagegen das weniger schmutzige Erdgas. Die Produktion von Biodiesel

und Bioethanol vermeidet pro Hektar deshalb den Ausstoß von mindestens genauso vielen Treibhausgasen wie die besten Varianten der Stromerzeugung aus Biomasse“, sagte Baumann. Biokraftstoffe müssen laut Gesetz im gesamten Produktionsprozess mindestens 35 Prozent weniger Treibhausgase emittieren als fossile Kraftstoffe. Die Werte liegen aber mit Reduktionen von 50 bis 80 Prozent bereits heute deutlich höher. „Ähnliche Werte müssen für die stationäre Nutzung erst noch nachgewiesen werden“, sagte Baumann. Es sei verwunderlich, dass der Bericht für den Bundestag die Düngung für Raps, Zuckerrüben und Getreide als besonders problematisch ansehe. „Weshalb die Düngung bei Biokraftstoffen zu erhöhten Emissionen führen soll, bei Biogas aber nicht, ist nicht nachzuvollziehen“, sagte Baumann.

Kein nennenswerter Mehrverbrauch durch E10 Zweifel an Testergebnissen von AUTO BILD

Die Zeitschrift AUTO BILD berichtet in ihrer aktuellen Ausgabe über Versuchsfahrten mit dem neuen Ottokraftstoff E10. Demnach soll der Benzinverbrauch durch E10 um bis zu 5 Prozent steigen. Aus technischen Gründen können diese Verbrauchsunterschiede jedoch nicht durch die Verwendung von E10 verursacht worden sein. Ein Mehrverbrauch von 5 Prozent gegenüber Super ist durch den niedrigeren Energiegehalt von E10 nicht erklärbar. Vermutlich sind unterschiedliche Bedingungen bei den Versuchsfahrten, etwa Abweichungen in der Fahrweise oder vom Bioethanolgehalt unabhängige Kraftstoffunterschiede, Grund der festgestellten Verbrauchsunterschiede.

Mehrverbrauch von E10 max. 1,9%

Das zu E10 beigemischte Bioethanol hat einen niedrigeren Energiegehalt als Benzin. Einen erheblichen Mehr-

verbrauch bewirkt E10 jedoch nicht, wie wissenschaftliche Studien belegen: „Wegen des maximal bis zu 1,9 Prozent geringeren Energiegehaltes von E10 gegenüber herkömmlichem Super sind die 5 Prozent Mehrverbrauch, von denen AUTO BILD berichtet, ausgeschlossen. Allenfalls möglich sind maximal 1,9 Prozent Mehrverbrauch“, erklärt Prof. Dr. Bernhard Geringer von der TU Wien. Prof. Geringer betont außerdem, dass aussagekräftige Verbrauchswerte nicht mit einfachen Versuchsfahrten ermittelt werden können. Dafür seien wissenschaftlich klar definierte Messmethoden notwendig.

Energiesteuer für Kraftstoffe

Um unterschiedliche Energiegehalte bei Kraftstoffen auszugleichen, regt die deutsche Bioethanolwirtschaft eine Umstellung der Kraftstoffsteuer an: „Die Höhe der Steuer, die für einen

Kraftstoff bezahlt werden muss, sollte sich nach dem Energiegehalt richten, anstatt wie bislang nur nach dem Volumen. Nur so können steuerliche Ungerechtigkeiten wegen unterschiedlicher Energiegehalte vermieden werden“, so Dietrich Klein, Geschäftsführer des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft.

Weitere Informationen rund um E10

Die neue Benzinsorte E10 mit 10 Prozent Bioethanolanteil wird aus Gründen des Klimaschutzes und der Versorgungssicherheit seit Anfang des Jahres an deutschen Tankstellen angeboten. Die wichtigsten Fragen rund um den neuen Kraftstoff beantwortet der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft unter www.bdbe.de/e10.

Biokraftstoffproduzenten kritisieren einseitige Debatte um E10

Die Hersteller von Biodiesel und Bioethanol betonen die positive Wirkung von E10 auf das Klima und kritisieren die einseitige Debatte um Biokraftstoffe, die geführt wird von Nichtregierungsorganisationen wie dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD). „Wer wie der BUND darauf beharrt, dass Ethanol eine schlechtere Umweltbilanz aufweisen kann als fossile Kraftstoffe, hat die jüngste Gesetzgebung zu Biokraftstoffen nicht begriffen und kennt die deutsche Herstellungspraxis nicht. Denn Bioethanol aus Deutschland spart nicht nur die gesetzlich vorgeschriebenen 35 Prozent, sondern stößt bereits jetzt 50 bis 80 Prozent weniger Treibhausgas aus als fossiles Superbenzin“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). „BUND und VCD wollen offenbar mehr Öl aus Diktaturen einführen, sie wollen Ölsande aus Ka-

nada nutzen und in der Tiefsee bohren und das kein Jahr nach der Katastrophe im Golf von Mexiko. Wer die schweren Umweltschäden dieser Erdölförderung hinnimmt und ausgerechnet zertifizierte Biokraftstoffe ausschließen will, verweigert sich der Realität.“

Die Preise von E10 würden von den großen Mineralölkonzernen bestimmt, die damit auf Kosten der Verbraucher sehr viel Geld verdienen. Dies könne jedoch nicht als Argument gegen Bioethanol und Biodiesel gelten.

„Der BUND und der VCD wiederholen seit über zehn Jahren, dass es intelligente Verkehrssysteme und kleinere Autos geben müsse, ohne dass etwas passiert ist. Nun gibt es mit Biokraftstoffen eine wirksame Möglichkeit, fossile Kraftstoffe zu ersetzen und damit Treibhausgasemissionen einzusparen. Anstatt einzugestehen, dass ihre politischen

Forderungen noch umgesetzt werden müssen und nicht gegen Biokraftstoffe sprechen, bekämpfen der BUND und VCD Biodiesel und Bioethanol als sinnvolle Alternative“, sagte Baumann.

Die Kritik, Biokraftstoffe würden zu indirekten Landnutzungsänderungen führen, griff Baumann auf, da eine abschließende wissenschaftliche Bewertung noch nicht vorliegt. Die Studie, die der BUND und VCD hierzu mit in Auftrag gegeben haben, hielt jedenfalls einer Überprüfung nicht stand. „Von der ersten Fußnote über die Berechnungen bis zu den Schlussfolgerungen ist diese Arbeit manipuliert und intransparent – sich auf diese so genannte Studie zu berufen, ist ein Trauerspiel“, sagte Baumann. An einer seriösen, wissenschaftlichen Beantwortung der Frage nach indirekten Landnutzungsänderungen arbeite derzeit auch die Biokraftstoffindustrie.

Einsatz von Biokraftstoff bei Linienflügen der Lufthansa verschoben

Die Deutsche Lufthansa AG bündelt unter dem Namen „Pure Sky“ alle Aktivitäten des Unternehmens im Bereich der zukünftigen Nutzung erneuerbarer Energien. Die Steuerung dieses Engagements ist Teil der Konzernstrategie, dem Konzernvorstand direkt unterstellt und damit von höchster Priorität. Für April 2011 war der Einsatz von Bio-synthetischem Kerosin im regulären Flugbetrieb geplant. Laut Dow Jones verschiebt die Lufthansa den Einsatz jedoch, da die vorgesehene Treibstoffmischung behördlich noch nicht zugelassen worden sei. Insbesondere durch noch erforderliche Zusatzuntersuchungen zum Kälteverhalten des Treibstoffs sei die Verzögerung begründet.

Ab April 2011 wollte die Lufthansa einen Airbus A321 für sechs Monate im regulären Flugbetrieb auf der Strecke Hamburg-Frankfurt-Hamburg einsetzen.

Dabei sollte nach erfolgter Zulassung eine Treibstoffmischung mit 50 Prozent bio-synthetischem Kerosin auf einem Triebwerk eingesetzt werden. Wesentliches Ziel des Vorhabens ist ein Langzeitversuch, mit dem die Auswirkungen von Biokraftstoffen auf Wartung und Lebensdauer von Triebwerken untersucht werden. Im sechsmonatigen Erprobungszeitraum sollen allein dadurch rund 1.500 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Die Gesamtkosten für Lufthansa zur Durchführung des Projektes werden mit rund 6,6 Millionen Euro angesetzt. Mit rund 2,5 Mio Euro fördert die Bundesregierung aus Mitteln ihres Luftfahrtforschungsprogramms das Projekt.

Die Produktion des von Lufthansa eingesetzten bio-synthetischen Kerosins erfolgt auf Basis reiner Biomasse (BTL, Biomass to Liquid). Der Produzent ist

Neste Oil, ein Mineralölunternehmen aus Finnland.

Der Einsatz von bio-synthetischem Kerosin ist ein Element einer Vier-Säulen-Strategie zur Reduzierung der Gesamtemissionen des Luftverkehrs. Nur mit einer Kombination aus unterschiedlichsten Maßnahmen, wie kontinuierliche Flottenerneuerung, operativen Maßnahmen wie Triebwerkswäsche oder der Einsatz von leichteren Materialien und eine verbesserte Infrastruktur wird es auch in Zukunft gelingen, die ambitionierten Umweltziele zu erreichen. Auch zu diesen Themen laufen bereits entsprechende Förderprojekte im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms. Auf Basis neuer Technologien konnte Lufthansa seit 1991 ihre Treibstoffeffizienz um über 30 Prozent steigern. Heute beträgt der Durchschnittsverbrauch pro Passagier auf 100 km 4,3 Liter Kerosin.

EU stellt größten Teil bei Nachhaltigkeits-Zertifikaten

Das erste Jahr im operativen Geschäft ist für die ISCC System GmbH positiv verlaufen. „Wir haben Anfang 2010 den Regelbetrieb aufgenommen und seitdem weltweit 171 Zertifikate ausgestellt. Über 250 von uns geschulte Auditoren sind seither auf der ganzen Welt unterwegs, um Plantagen, Farmen, Ölmühlen und Pflanzenölraffinerien nach den ISCC-Kriterien auf Nachhaltigkeit zu prüfen“, sagte Norbert Schmitz, Geschäftsführer der ISCC (International Sustainability and Carbon Certification). Von den 171

ausgestellten Zertifikaten wurden über 80 Prozent in der Europäischen Union vergeben. In Indonesien und Malaysia wurden bereits Palmölplantagen und Ölmühlen nach den ISCC-Kriterien zertifiziert und in den USA die ersten Ethanolanlagen. Die Zertifizierung von Soja und Ethanol in Südamerika ist derzeit in der Vorbereitung. „Wenn wir mittelfristig Faktoren, wie die indirekte Landnutzung, in den Griff bekommen wollen, müssen wir die Nachhaltigkeitsanforderungen auf alle Anwendungsbe-

reiche ausdehnen. Deutlich weniger als ein Zehntel der weltweiten Palmölproduktion beispielsweise wird im Bioenergiesektor eingesetzt. Der überwiegende Teil geht, ohne Mindestanforderungen, in den Nahrungsmittelsektor sowie in den Non-Food-Bereich“, sagte Schmitz. In den vergangenen zwei Monaten hat sich die Zahl der Registrierungen bei ISCC fast verdoppelt. 44 Prozent der europäischen Bioethanolkapazität sind bereits ISCC zertifiziert sowie 23 Prozent der Biodiesel-Kapazität.

USA: Landwirtschaftsminister will Produktion von Biokraftstoffen fördern

US-Landwirtschaftsminister Tom Vilsack hat Regeländerungen bei drei Programmen für erneuerbare Energien bekanntgegeben. Diese betreffen das „Biorefinery Assistance Program“, welches die Entwicklung und den Bau von Bio-Großraffinerien fördert, das „Repowering Assistance Program“, das Bioraffinerien fördert, die Biomasse für die Strom- und

Wärmeversorgung bei der Produktion einsetzen sowie das „Bioenergy Program for Advanced Biofuels“, in dessen Rahmen das Landwirtschaftsministerium Verträge mit Produzenten über die Herstellung von förderfähigen Biokraftstoffen schließt, bei denen Fördergelder für die Schaffung von Arbeitsplätzen gezahlt werden. Die Regeländerungen

erweitern u.a. die Förderfähigkeit auf nicht ländliche Standorte und heben Regelungen zur Staatsangehörigkeit der Kreditnehmer auf. „Diese Änderungen der Obama-Administration sollen unsere ländliche Wirtschaft beleben und zur Erfüllung unserer energiepolitischen Ziele beitragen“, sagte Vilsack.

15 + 5: Mineralölkonzern Preem führt neuartigen Biodiesel in Schweden ein

Preem, das größte schwedische Mineralölunternehmen, startet ab April 2011 mit der Markteinführung eines neuen Dieselmotorkraftstoffs. Der so genannte „Evolution Diesel“ besteht aus 80 Prozent konventionellem Diesel, 5 Prozent RME und 15 Prozent Biodiesel der 2. Generation auf Basis von Tallöl, einem wichtigen Nebenprodukt bei der Herstellung von Zellulose.

Bei Tallöl handelt sich um eine schwarzgelbe Flüssigkeit, die sich vor allem aus Fettsäuren (etwa 42 bis 55 Prozent) und Harzsäuren (etwa 33 bis 47 Prozent) sowie Sterinen und anderen Stoffen zusammensetzt. Die Zusammensetzung variiert aufgrund der Herkunft aus harzhaltigen Hölzern sehr stark. Trotz des pflanzlichen Ursprungs handelt es sich nicht um ein Pflanzenöl.

Preem verarbeitet das Tallöl in einer Hydrierungsanlage, die eine Verarbeitungskapazität von 100.000 m³ besitzt. Der Vertrieb des neuen Diesels erfolgt über 366 Tankstellen des Unternehmens.

Nach Preem-Aussagen entspricht der Kraftstoff den Diesel-Spezifikationen.