

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise rutschen ab, schwächere Terminkurse und geringe Nachfrage der Ölmühlen belasten
- Rapsproduzenten halten Restmengen der Ernte 2018 unter Verschluss
- Erntedruck aus Brasilien wächst, Wetterlage in Argentinien verbessert
- Handelskonflikt zwischen USA und China noch nicht beigelegt, Verunsicherung bleibt

Ölschrote und Presskuchen

- Hinweis: Preise der dezentralen Ölmühlen werden seit dem Jahreswechsel 2019 nicht mehr veröffentlicht. Stattdessen finden Sie auf Seite 2 die Preisentwicklung für Rapsexpeller für Nordostdeutschland
- Umsätze mit Rapsschrot und -expeller sehr gering, promptes Angebot knapp, Nachfrage zugleich ruhig und abwartend
- Am Sojaschrotmarkt warten Käufer auf Preisnachlässe

Pflanzenöle

- Rapsölpreise geben deutlich nach und verringern Differenz zu anderen Pflanzenölen

Kraftstoffe

- Nachfrage der Biodieselindustrie deutlich ruhiger, Preise schwächer
- Rohölnotierungen profitieren von Spekulation auf Angebotsrückgang

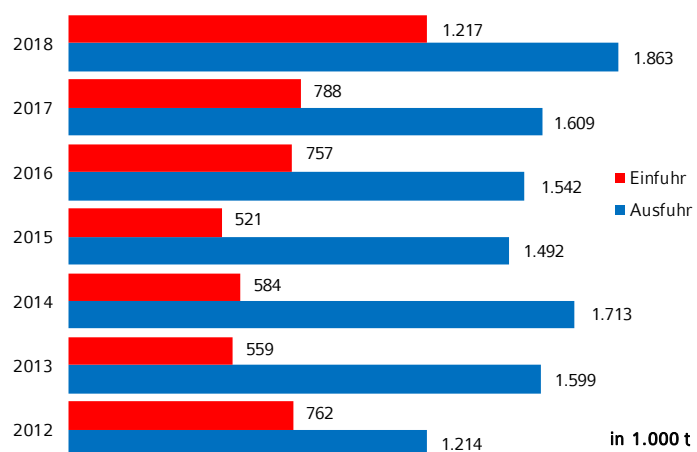
Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Tendenz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	347,76	352,65	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	364,00	371,00	↘
Rapsöl	691,00	715,00	↘
Rapsschrot	224,00	233,00	↘
Rapspresskuchen*	225,00	227,00	↘
Paris Rapskurs	357,50	363,25	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	118,66	121,62	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	126,75	127,42	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	56,94	56,92	↔

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

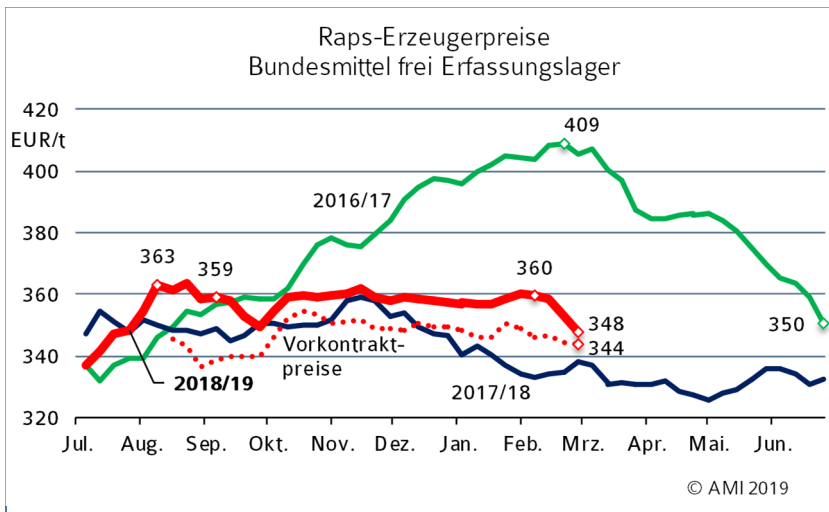
Grafik der Woche

Außenhandel mit Biodiesel



Quelle: Statistisches Bundesamt, AMI

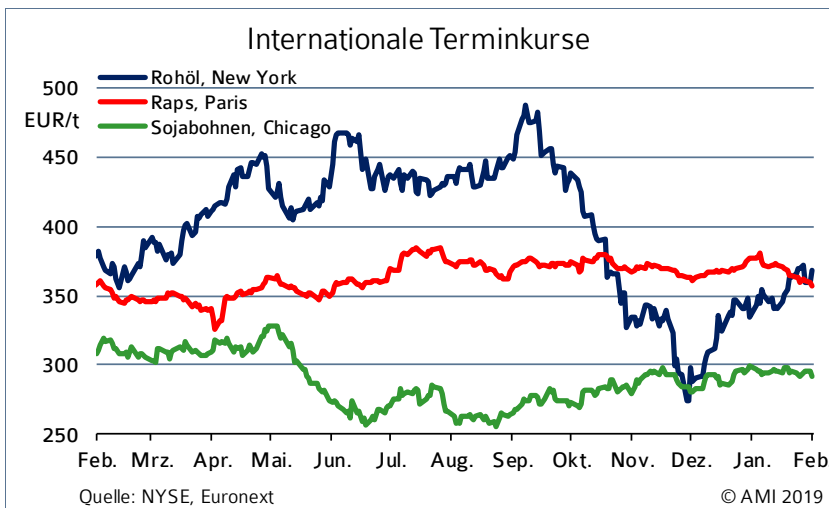
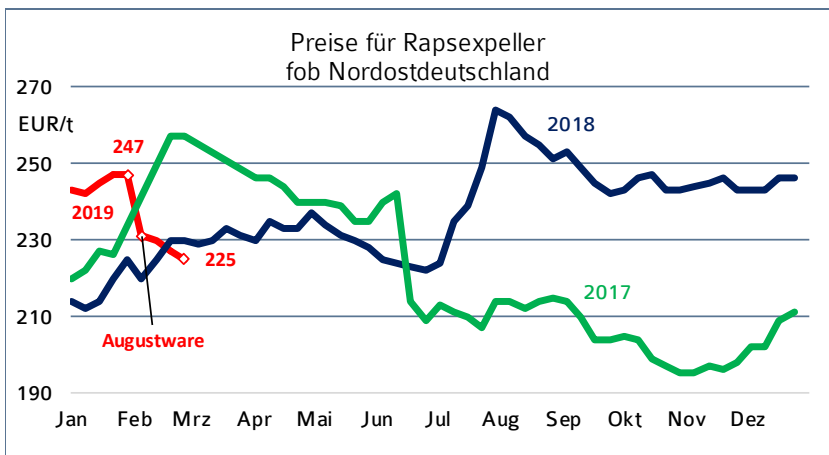
Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 27.02.2019, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	364	224	691	484
Vorwoche	371	233	715	504

Quelle: AMI



Raps

Die Lage am Rapsmarkt hat sich noch einmal deutlich verschärft. Es wird berichtet, dass die Ölmühlen aktuell fast keinen Raps der alten Ernte mehr kaufen und auch für Termine ex Ernte 2019 ist die Nachfrage noch ungewöhnlich ruhig. Bei den Verarbeitern kommt keine Hektik auf, denn sie sind gut gedeckt und füllen die Lücken mit Importware. Die Erzeugerpreise setzt das unter Druck und lässt die Hoffnung der Landwirte schwinden, im Übergang auf die neue Ernte höhere Forderungen durchsetzen zu können.

Rapsöl

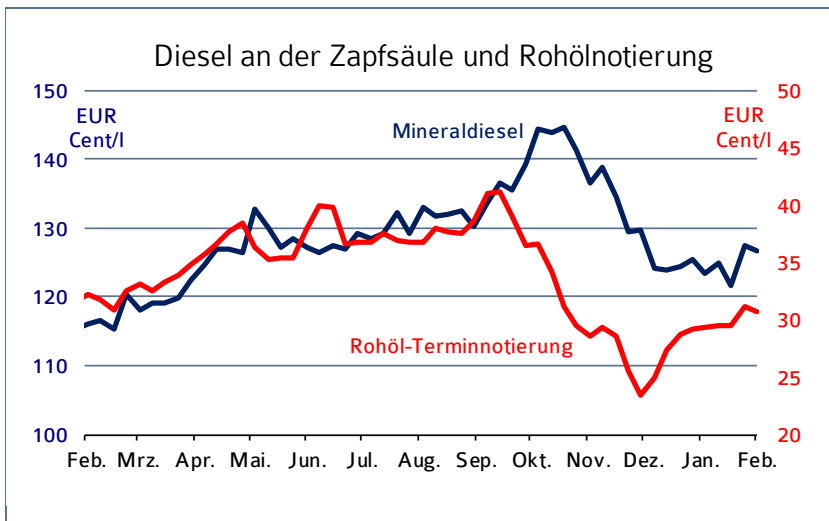
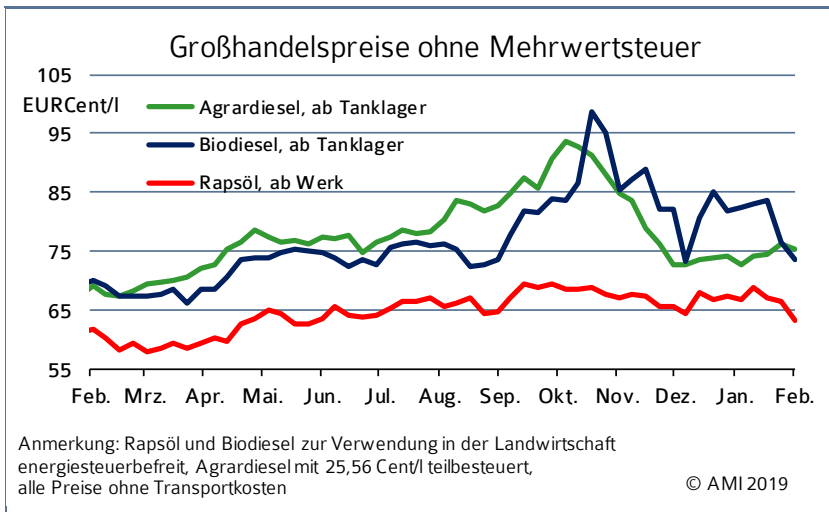
In der zweiten Februarhälfte sind die Rapsölpreise unter Druck geraten. Rückläufige Raps-terminkurse in Paris, schwächeres Palmöl und die saisonal bereits rückläufige Nachfrage nach Rapsmethylester machen sich bemerkbar. Sojaöl tendiert nur leicht schwächer, Sonnenblumenöl zeigt sich preisstabil. Palmöl wurde zuletzt vor allem durch den deutlichen Kursrückgang in Kuala Lumpur belastet.

Rapsexpeller

Rapsexpeller werden durch Heißpressung gewonnen, Lösungsmittel, wie bei der Gewinnung von Rapsextraktionsschrot, kommen nicht zum Einsatz. Der Rohproteingehalt von Rapsexpeller liegt bei 30-35 %, der Rohfettgehalt bei 8-12 % und der Rohfasergehalt bei 10-14 %. Nach dem Herstellungsprozess wird zur Sicherstellung der Lagerfähigkeit auf eine Restfeuchte von 14 % heruntergetrocknet.

Für Rapsexpeller ist die Marktlage im Prinzip dieselbe wie für Rapsschrot. Das Angebot auf den vorderen Positionen ist äußerst knapp, erst ab August bieten die Ölmühlen in Nordostdeutschlands überhaupt wieder Ware an. Das ist auch der Grund für den deutlichen Preisknick über den Monatswechsel. Im Februar haben die Preise dann weiter nachgegeben, zuletzt wurden 225 EUR/t genannt. Preisdruck erzeugt die geringe Nachfrage der Mischfutterhersteller. Die meisten sind gut versorgt, deshalb werden weder Rapsschrot noch -expeller in größeren Mengen gekauft, weder prompt noch auf Termin.

Biodiesel/ min. Diesel



Großhandelspreise

Am Biodieselmart war die Nachfrage bis Mitte Februar noch ungewöhnlich lebhaft, doch dann gerieten die Preise unter Druck. Denn die Nachfrage hat sich spürbar beruhigt und vor allem Rapsmethylester ist bereits weniger gefragt. Mitte April wird von Winter- auf Sommerware umgestellt.

Tankstellenpreise

Die Rohölpreise tendieren fester. Die gute Stimmung am Aktienmarkt und die geringere Ölproduktion in den OPEC-Staaten und Russland stützten. US-Sanktionen gegen den Iran und Venezuela dämmen das Angebot zusätzlich ein. Gestützt von den festeren Notierungen schafften auch die Dieselpreise in Deutschland ein leichtes Monatsplus.

Verbrauch

Biodiesel

Gegenüber Vormonat legte der Verbrauch von Biodiesel leicht zu, blieb aber mit 177.167 t im Vergleich zu den anderen Monaten 2018 dennoch unterdurchschnittlich. Immerhin wurden 2018 im Monatsmittel knapp 194.000 t Biodiesel eingesetzt, und damit 5 % mehr als 2017. In der Summe macht das 2,32 Mio. t. Diese wurden zu 35,2 Mio. t Diesel beigemischt, was einen Anteil von 6,2 % ergibt. 2017 waren mit 36,5 Mio. t knapp 4 % mehr Diesel verbraucht worden, so dass im Vorjahr der Beimischungsanteil allerdings nur 5,7 % erreicht hatte.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018

in 1.000 t													kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	2018	2017
Biodiesel Beimischung	182,8	176,1	203,3	197,8	204,9	197,1	225,2	211,3	190,1	184,9	173,4	177,2	2.324,4	2.215,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.625,1	2.701,4	2.943,2	2.977,0	2.873,2	2.925,7	2.972,0	3.177,3	2.985,9	3.091,6	3.099,9	2.591,2	35.179,1	36.486,7
Biodiesel + Diesel	2.807,9	2.877,5	3.146,5	3.174,8	3.078,2	3.122,7	3.197,1	3.388,6	3.176,1	3.276,5	3.273,4	2.768,3	37.503,4	38.702,5
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,5 %	6,2 %	6,7 %	6,3 %	7,0 %	6,2 %	6,0 %	5,6 %	5,3 %	6,4 %	6,2 %	5,7 %
Bioethanol ETBE a)	11,3	9,7	13,6	8,8	11,6	9,9	10,1	8,0	8,7	8,0	7,2	6,5	109,9	111,4
Bioethanol Beimischung	94,7	78,8	85,7	87,8	95,3	93,2	94,8	101,7	84,0	88,0	86,5	88,2	1.078,7	1.045,1
Summe Bioethanol	106,0	88,5	99,3	96,6	106,9	103,0	104,9	109,7	92,6	95,9	93,7	94,8	1.188,7	1.156,5
Ottokraftstoffe	1.341,3	1.328,6	1.454,7	1.394,0	1.433,4	1.470,7	1.445,1	1.454,8	1.355,8	1.430,1	1.396,7	1.316,4	16.843,2	17.139,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.447,3	1.417,1	1.554,0	1.490,6	1.540,2	1.573,7	1.550,0	1.564,5	1.448,5	1.526,0	1.490,4	1.411,2	18.031,9	18.296,0
Anteil Bioethanol	7,3 %	6,2 %	6,4 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,8 %	7,0 %	6,4 %	6,3 %	6,3 %	6,7 %	6,6 %	6,3 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

2018 hat der Verbrauch an Bioethanol ebenfalls zugenommen. Insgesamt wurden 1,08 Mio. t eingesetzt, 3,2 % mehr als im Vorjahr. Gleichzeitig ging allerdings der Verbrauch von Bioethanol im ETBE auf knapp 110.000 t leicht zurück.

Ottokraftstoff wurde 2018 ebenfalls weniger getankt, die von der BAFA angegebene Menge von 16,8 Mio. t verfehlte das Vorjahresvolumen um 1,7 %. Aufgrund der entgegengesetzten Nachfrageentwicklung erhöhte sich der Beimischungsanteil von Bioethanol um knapp 0,3 Prozentpunkte auf 6,6 %.

Schlaglichter

UFOP befürchtet Legalisierung von Schlupflöchern für Palmölimporte

Kommissionsentwurf eines Delegierten Rechtsaktes zur Regelung von „low und high iLUC-risk Biokraftstoffen“ verfehlt das umweltpolitisch gewünschte Ziel

Auf Ablehnung stößt der letzte Woche von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf eines Delegierten Rechtsaktes zur Regelung von Biokraftstoffen aus Anbaubio-masse mit niedrigem bzw. hohem Risiko einer indirekten Landnutzung (iLUC). Die UFOP fürchtet, dass insbesondere durch die Sonderbehandlung für Kleinplantagen die bereits erfolgten, aber auch zukünftige Urwaldrodungen legalisiert werden. Die Union und ruft deshalb ihre Mitglieder und weitere interessierten Kreise auf, sich am Konsultationsverfahren der EU-Kommission zu beteiligen.

Der Verband führt insbesondere folgende Kritikpunkte an:

1. Zulassung des Anbaus auf degradierten Flächen. Die UFOP fordert einen Nachweis, dass auf diesen Flächen mindestens seit zehn Jahren (statt wie vorgesehen fünf Jahre) kein Anbau erfolgte.
2. Die Kriterien für Rohstoffe müssen alle „Rohstoffe“ einschließen. Hierzu gehören auch die bei der Verarbeitung anfallenden „Abfälle“ wie z. B. Palmfettsäure-Destillate (PFAD).
3. Dokumentation und Zertifizierung von „zusätzlichen“ Erträgen, die über den regional üblichen Ertragszuwachs hinausgehen. Wie dies bei einer Dauermonokultur nachgewiesen werden kann, ist zur Prüfung vorzulegen.
4. Ausweisung bzw. Festlegung der sogenannten „ungenutzten“ und de-



gradierten Flächen mit geringem iLUC-Risiko gemäß den Nachhaltigkeitsanforderungen der RED II. Nachweis, dass ein Anbau / die Neubepflanzung wirtschaftlich ist.

5. Die Sonderregelungen zu Gunsten von Inhabern von Kleinplantagen bedeuten praktisch die Legalisierung von Rodungsflächen. Die UFOP befürchtet, dass deren Zahl infolge dieses „Umgehungsanreizes“ erheblich zunimmt und dies von den großen Palmölmühlen aufgrund der bestehenden Abhängigkeit sogar forciert wird.
6. An die Zertifizierung müssen strenge Anforderungen (einschließlich Witness-Audits) gestellt werden.
7. Für diese Palmölmengen ist ein nämlicher Herkunftsnachweis (keine Massenbilanzierung) ausgehend vom Flächenertrag bis zur letzten Schnittstelle erforderlich. Der Palmölertrag und die daraus hergestellten Biokraftstoffmengen dürfen sich nicht von den üblichen Erträgen und verfahrensbedingten Produktionsmengen unterscheiden.

8. Für die Zertifizierung zugelassen sind ausschließlich von der EU-Kommission zugelassene Systeme. Auch ein staatliches System muss von der EU-Kommission anerkannt werden.

Die UFOP fordert, dass Die Mitgliedsstaaten Anfang 2020 die nationale Basismenge für inländisch verbrauchte Biokraftstoffmengen aus Palmöl auf Basis einer von der EU-KOM geprüften verlässlichen statistischen Erhebung bekannt geben. Zudem muss die EU-Kommission schnellstmöglich eine Folgenabschätzung vorlegen als Grundlage für die weitere parlamentarische Beratung des Entwurfes.

Die UFOP stellt fest, dass der von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf eines Delegierten Rechtsaktes den umweltpolitischen Zielsetzungen und hier besonders dem Beschluss des Europäischen Parlamentes vom April 2017 entgegenläuft, die Palmölverwendung für Biokraftstoffe sofort zu verbieten.

Schlaglichter

Argentinien und EU legen Handelsstreit über Biodieselimporte bei

UFOP: Europäische Ölsaatenherzeuger sind die Verlierer

Die europäischen Ölsaatenherzeuger sind nach Auffassung der UFOP die Verlierer des Beschlusses der Vertreter der EU-Mitgliedstaaten im Ausschuss für Handelsschutz (Trade Defence Instruments Committee – TDI) vom 30. Januar 2019. Der Verband kritisiert die Zustimmung des Ausschusses zum Vorschlag der argentinischen Regierung für ein sogenanntes Preisverpflichtungsabkommen, wodurch die argentinischen Biodieselhersteller jährlich etwa 1,2 Millionen Tonnen Biodiesel zollfrei in die EU exportieren dürfen.

Diese Biodieselmenge entspricht einem Anteil von 10 Prozent am gesamten Biodieserverbrauch in der Europäischen Union. Gekoppelt ist dieser Marktzugang an die Einhaltung eines Mindesteinfuhrpreises, der auf Basis monatlicher durchschnittlicher Sojaölpreise berechnet werden soll. Das konkrete und rechtlich bindende Berechnungsverfahren wird im EU-Amtsblatt bekannt gegeben. Die UFOP befürchtet, dass infolge des im Detail noch nicht bekannten Verfahrens zur Festsetzung des Mindesteinfuhrpreises der Marktzugang über ein Preisniveau abgesichert wird, der insgesamt einen negativen

Effekt auf den Biodieselpreis in der EU und folglich auch auf die Erzeugerpreise für die Ölsaaten ausüben wird. Biodieselmengen, die über dieses Importkontingent hinausgehen, werden unternehmensabhängig mit Ausgleichzöllen zwischen 25 und 33,4 Prozent belegt. In diesem Zusammenhang weist die UFOP auf das noch anhängige Verfahren gegen Indonesien hin. Möglicherweise ist das nun mit Argentinien abgeschlossene Abkommen eine Blaupause für eine analoge Abstimmung mit der indonesischen Regierung. Damit würden der politische Beschluss des Europäischen Parlamentes, das sich für ein Palmölverbot ausgesprochen hatte, und damit die Frage der Regulierung der indirekten Landnutzungsänderungen, ausgehebelt.

Ein weiterer Grund für die kritische Bewertung durch die UFOP ist die Tatsache, dass die Mitgliedstaaten mit der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (2018/1999/EG) für die nun anstehende nationalen Umsetzung erneut ermächtigt wurden, die nationale Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse unterhalb der maximal durch EU-Recht vorgegebene Kappungsgrenze von 7 Prozent absenken zu können. Wie die jeweilige nationale Umsetzung aussehen

wird, ist noch nicht bekannt. Klar ist aber, dass schlimmstenfalls in einem kleiner werdenden Markt für Biodiesel der Importsockel von 1,2 Millionen Tonnen Biodiesel aus Argentinien bestehen bleibt.

Nicht nachvollziehbar ist aus Sicht der UFOP, dass bei der Festlegung dieser Importmenge der Wegfall des Verbrauchsanteil Großbritanniens durch den Brexit sowie der Anteil von Biodiesel aus Abfallölen und -fetten nicht berücksichtigt wurden. 2017 betrug der Verbrauchsanteil Biodiesel aus diesen Abfallstoffen allein in Deutschland etwa 0,84 Mio. t bzw. 38 Prozent am Gesamtverbrauch von 2,21 Millionen Tonnen Biodiesel.

Die UFOP stellt fest, die Politik findet derzeit keine Antwort, mit welchen Maßnahmen der Ölsaatenanbau in der Europäischen Union als wichtigste und zudem gentechnikfreie Eiweißfuttermittelquelle für die Zukunft gesichert werden kann. Argentinien ist in diesem Sinne doppelter Gewinner, weil der möglicherweise reduzierte Anbau von Raps in der Europäischen Union dazu führt, dass noch mehr Sojaschrot importiert werden muss. Eine umweltpolitische Strategie ist in diesem Abkommen nicht zu erkennen.

Offener Brief ...

... an den Lenkungskreis und die Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität

In einem offenen Brief wenden sich die Mitglieder des ProcessNet-Arbeitsausschusses „Alternative flüssige gasförmige Kraft- und Brennstoffe“ an den Vorsitzenden der nationalen Plattform „Zukunft

der Mobilität“ Prof. Dr. Henning Kagermann, Präsident Acatech und an den Leiter der Arbeitsgruppe der Plattform „AG 1 Klimaschutz im Verkehr“, Franz Loogen, mit der Forderung, jetzt alle möglichen Handlungsoptionen zu nutzen und zu fördern, damit das für den Verkehrssektor gemäß Klimaschutzplan 2050 vorgegebene Klimaschutzziel im Jahr 2030 erfüllt werden kann.

[Download Offener Brief](#)



Schlaglichter

UFOP begrüßt Forderung des Bundesrates nach Fortführung der Steuerentlastung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft

Klimaschutzziele nur mit mehr Flexibilisierung zu erfüllen

Die UFOP begrüßt außerordentlich die Bitte des Bundesrates an die Bundesregierung, die Steuerentlastung für reine Biokraftstoffe für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft über das Jahr 2020 hinaus weiter zu ermöglichen. In seiner Stellungnahme vom 15. Februar 2019 zur Mitteilung der Europäischen Kommission „Ein sauberer Planet für alle – eine europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“, stellt der Bundesrat ausdrücklich fest, dass die Dekarbonisierung der Antriebsleistung in der Land- und Forstwirtschaft über eine Elektrifizierung mit erneuerbaren Strom praktisch nicht möglich ist. Deshalb sieht er den Einsatz von Biokraftstoffen insbesondere in diesem Sektor weiterhin für geeignet und sinnvoll.

Der Bundesrat greift damit eine wiederholt von der UFOP vorgebrachte Forderung auf, für nachhaltige und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe in der

Land- und Forstwirtschaft die Steuerbegünstigung über das Jahr 2020 zu verlängern. 2018 konnte die Bundesregierung zumindest eine Genehmigung bis zum Jahr 2020 erreichen. Die Bundesregierung muss jetzt umgehend eine beihilferechtliche Genehmigung bis 2030 beantragen. Diese Frist entspricht den Zeithorizonten der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) und den von der Bundesregierung datierten sektoralen Klimaschutzziele bis 2030. Auch die Landwirtschaft ist gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Mit der Verwendung von regional erzeugten, nachhaltig produzierten und treibhausgasoptimierten Biokraftstoffen wird ein Beitrag zur Wertschöpfung im ländlichen Raum, zur Versorgung mit gentechnikfreien Futterprotein aus der Rapssaatverarbeitung und auf Grundlage einer qualifizierten Dokumentation ein nachweislich robuster Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Vor dem Hintergrund der kritisch geführten Diskussion zum Entwurf des Klimaschutzgesetzes stellt die UFOP fest, dass im Falle der Beibehaltung

einer sektoralen Verpflichtung die Zielerfüllung nur dann möglich ist, wenn möglichst flexible Anrechnungsoptionen geschaffen werden. Hierzu gehört neben der Verwendung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft auch deren Verwendung im Schwerlastverkehr. So kann bereits heute ein Beitrag geleistet werden, sowohl zum außerordentlich ambitionierten Klimaschutzziel im Verkehr, als auch zur Kompensation der erheblich verschärften CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge. Biokraftstoffe können zum Eintritt in eine Treibhausgas-Reduktionsstrategie schon heute eine wichtige Brückenfunktion übernehmen. Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom (e-Fuels) oder auch der batterieelektrische Antrieb brauchen noch Jahre, auch über 2030 hinaus, um zu einer relevanten Marktgröße heranzuwachsen. Zu der gleichen Feststellung gelangt auch die EU-Kommission in ihrer Mitteilung. Sie stellt fest, dass erneuerbare Kraftstoffe mit hoher Energiedichte benötigt werden, um die ambitionierten Ziele erfüllen zu können.

DBFZ REPORT NR. 11: Monitoring Biokraftstoffsektor

Die vierte Auflage des DBFZ-Report Nr. 11 beschäftigt sich mit dem Monitoring des Biokraftstoffsektors im Kontext sich ändernder Rand- und Rahmenbedingungen. Einführend werden die wesentlichen politischen Zielstellungen und derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe zusammenfassend dargestellt. Die weitere Struktur dieses Reports orientiert sich an den Schritten der Bereit-

stellungskette für Biokraftstoffe: Rohstoffe und Konversionstechnologien: Bereitstellung biogener und erneuerbarer nicht-biogener Energieträger, Biokraftstoffproduktion: Entwicklung der Produktionskapazitäten und –mengen, Distribution von Biokraftstoffen: Handel, Märkte und Infrastruktur, Nutzung von Biokraftstoffen: Verkehrssektoren und Antriebstechnologien.

[Download DBFZ Report](#)



Schlaglichter

VDB-Studie: Bundeshaushalt spart durch Biokraftstoffe bis zu 10,2 Milliarden Euro

Biokraftstoffe sparen dem Bundeshaushalt bis 2030 Ausgaben von bis zu 10,2 Milliarden Euro. Diese Summe teilt sich auf in 4,4 Milliarden Euro, die Biokraftstoffe aus Altspeisefetten, Abfall- und Reststoffen einsparen und 5,8 Milliarden Euro, die herkömmlicher Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse einbringen. Die alternativen Kraftstoffe verringern Aufwendungen die entstehen, weil Deutschland seine Klimaschutzziele verfehlt.

Nach der europäischen „Effort Sharing Regulation“ (ESR, deutsch „Lastenteilung“ genannt) muss Deutschland den Treibhausgasausstoß in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Land- und Abfallwirtschaft von 2021 bis 2030 um 38 Prozent im Vergleich zum Jahr 2005 senken. Wird diese Reduktion nicht erreicht, muss die Bundesregierung Emissionsrechte bei anderen EU-Mitgliedsstaaten kaufen, die ihre eigenen Verpflichtungen übererfüllen. Wenn es Deutschland nicht gelingt, die Emissionen vor allem im Verkehrssektor nicht deutlich zu senken, ist abzusehen, dass in Deutschland die Emissionsminderungen im ESR bis 2030 nicht erreicht werden können. Dann ist mit Zukäufen von Verschmutzungsrechten in Höhe von bis zu 60 Milliarden Euro zu rechnen. Entsprechend wirkt jede Maßnahme kostensenkend, die den Treibhausgasausstoß in den genannten Bereichen verringert. Bei einem als realistisch geltenden Anteil von etwa sieben Prozent am Kraftstoffmarkt im Jahr 2030 sparen Biokraftstoffe 102,7 Mio. t CO₂ ein, so dass weniger Emissionsrechte von anderen EU-Mitgliedsstaaten gekauft werden müssen. Biodiesel und Bioethanol aus nachhaltiger Anbaubiomasse führen damit zu einer Aufwandsersparnis von 5,8 Milliarden Euro, während Biokraftstoffe aus Altspeise- und tierischen Fetten sowie fortschrittliche Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen zu einer Kostenminderung von 4,4 Milliarden Euro bis 2030 führen.

Dies ist das Ergebnis einer neuen Studie von DIW Econ, dem Beratungsunternehmen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die am 12.02.2019 veröffentlicht wurde.

„Nachhaltig hergestellte Biokraftstoffe können durch die bedeutende Minderung des Treibhausgasausstoßes im Verkehr einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Belastungen des Bundeshaushalts zu reduzieren. Der Einsatz von Biodiesel und Bioethanol ist zwar durch das Rohstoffangebot begrenzt, aber von erheblicher Bedeutung für die Dekarbonisierung im Straßenverkehr. Deutschland benötigt dringend eine nachhaltige Verkehrswende mit vielen Maßnahmen zur Emissions-senkung. Biokraftstoffe als ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende tragen nicht nur zur Verbesserung der Emissionsbilanz bei, sondern können auch die finanziellen Belastungen durch unterlassenen Klimaschutz im Verkehrssektor senken“, sagte die Studienleiterin Prof. Dr. Claudia Kemfert vom DIW.

„Aus dem Klimaschutzplan 2050 ergibt sich glasklar, dass neben Effizienz und Elektromobilität bis 2030 massiv erneuerbare Kraftstoffe benötigt werden. Biokraftstoffe sind unverzichtbar, um das deutsche Verkehrsziel zu erreichen und Ausgaben in Milliardenhöhe für die drohende Verfehlung zu vermeiden“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB), der die Studie in Auftrag gegeben hat. „Wir fordern deshalb von der Bundesregierung, im neuen Klimaschutzgesetz deutlich über die bisherigen, unzureichenden Vorgaben hinauszugehen. Die Möglichkeiten von Biokraftstoffen aus allen nachhaltigen Rohstoffen gilt es voll auszunutzen.“

Nachhaltig produzierte Biokraftstoffe vermindern den Treibhausgasausstoß im



Vergleich zu fossilen Kraftstoffen um 60 bis 90 Prozent. „Biokraftstoffe können zukünftig einen größeren Beitrag leisten, um den Fahrzeugbestand auf Deutschlands Straßen zu dekarbonisieren. Die deutsche Biokraftstoffindustrie ist gut aufgestellt, um diese Aufgabe mit allen Sorten und aus vielen nachhaltig hergestellten Rohstoffen zu erfüllen“, sagte Stefan Schreiber, Präsident des VDB.

Herkömmliche Biokraftstoffe wie Biodiesel aus Rapsöl oder Bioethanol aus Roggen und Zuckerrüben stellen heute den größten Teil der Biokraftstoffe im deutschen Markt, gefolgt von Biodiesel aus Altspeisefett, einem Reststoff. Sie werden zukünftig ergänzt durch so genannte fortschrittliche Biokraftstoffe aus Stroh, Resten von Maiskolben oder Restholz, die bisher noch nicht nennenswert im Markt vertreten sind. Sie müssen nach europäischen Vorgaben bis zum Jahr 2030 einen Anteil von mindestens 1,75 Prozent der im Verkehr eingesetzten Energie erreichen.

Die Studie [„Der Beitrag von Biokraftstoffen zur Erreichung der Klimaziele 2030“](#) ist hier abrufbar.

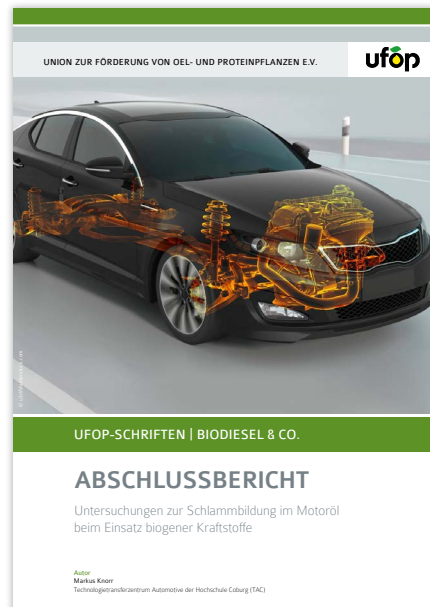
Schlaglichter

UFOP-Förderprojekt zeigt weiteren F&E-Bedarf auf

Nicht nur die Biokraftstoffe haben einen Einfluss auf die Ölschlamm- und Furanonebildung im Dieselfahrzeug. Dies ist das Ergebnis des von der UFOP geförderten Forschungsstipendiums „Untersuchungen zur Schlamm- und Furanonebildung im Motoröl beim Einsatz biogener Kraftstoffe“, das am Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg (TAC) durchgeführt wurde.

Im Rahmen dieses Stipendiums wurden gezielt Untersuchungen über die komplexen Ursachen und Reaktionsmechanismen der Ölschlamm- und Furanonebildung im Motoröl durchgeführt. Insbesondere bei der Dieselpartikel-filterregeneration kann Kraftstoff in das Motoröl von Dieselfahrzeugen gelangen und dort zu einer Verschlammung des Motoröls führen. In den Untersuchungen im Labormaßstab wurde dieses Verhalten nachgestellt und untersucht.

Neben den bekannten Reaktionsprodukten der Motorölalterung wurden auch Furanone in reinen Grundölproben nachgewiesen, die bisher nur aus der Alterung von Biodiesel oder Pflanzenfett bekannt waren. Dies zeigt einen weiteren Reaktionsweg bei der Verschlammung des Motoröls auf. Es konnte kein signifikanter Einfluss des mineralischen Kraftstoffs oder seiner Bestandteile auf die Ölschlamm- und Furanonebildung nachgewiesen werden, obwohl frühere Studien einen Einfluss der mineralischen Kraftstoffkomponenten zeigten. Die Frage, welchen Einfluss die Rahmenbedingungen bei der Motoröl-Kraftstoff-Alterung haben und wie diese auf die Realität im Dieselmotor übertragen werden können, beschäftigt aktuell die Forschung.



Der Abschlussbericht von Markus Knorr steht als [Download](#) (pdf, 169 Seiten) zur Verfügung.

TFZ-Bericht: Langzeitmonitoring pflanzenöлтаuglicher Traktoren der Abgasstufen I bis IV

Die wissenschaftlichen Ergebnisse dieses Langzeitmonitorings beruhen auf 60.000 Einsatzstunden von 20 Traktoren, die mit genormtem Rapsöl-Kraftstoff (DIN 51605) betankt wurden. Motorleistung, Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen unterschieden sich in wiederkehrenden Messungen kaum von mit Diesel betriebenen Traktoren. Hinsichtlich der Abgas-

emissionen belegen die Messungen am Traktorenprüfstand sowie mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS) im Feld, dass im Rapsölbetrieb neueste Standards erfüllt werden und die Abgasnachbehandlungssysteme zuverlässig arbeiten.

[Download TFZ-Bericht](#)



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, 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.

