



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Ausgabe Dezember 2010

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

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

Kraftstoffe.....3f

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER.....4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Knappes Angebot treibt Rapspreise kräftig nach oben +++ Ware weiterhin gesucht +++ Keine Belebung der Abgabebereitschaft +++ Vermarktung der Ernte 2011 stagniert +++ Verarbeitung leicht unter Vorjahr +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Großhandelspreise im Aufwind +++ Rapsschrot gefragt +++ Promptes Angebot begrenzt +++ Preisfester Presskuchen gut verkauft +++

Pflanzenöle

+++ Preise nähern sich Rekordhoch von 2008 +++ Rapsöl erzielt regional Prämie für Nachhaltigkeit +++ Nachfrage rege +++ Rapsölimporte steigen

Biokraftstoffe

+++ Feste Rohstoffkurse treiben Biodieselpreise +++ Verbrauch rückläufig +++ Nachhaltigkeit bremst Umsätze +++ Abstand zum Dieselpreis wächst +++ FAME O-Importe 30 % über Vorjahr und über Exportmenge +++

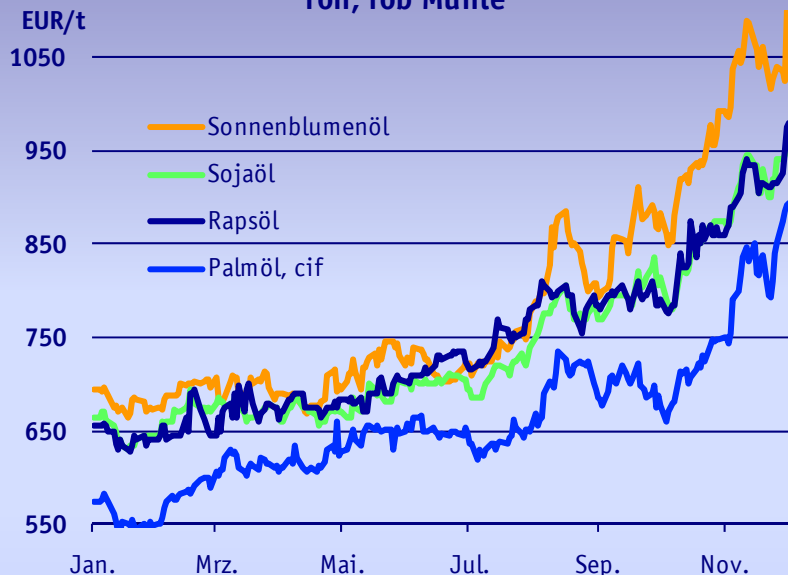
Preistendenzen

Mittelwerte	48. KW	Vor-woche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	412,84	400,34	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	464,00	436,00	↗
Rapsöl	990,00	920,00	↗
Rapsschrot	215,00	213,00	↗
Rapspress- kuchen*	233,29	227,77	↗
MATIF Raps	435,50	417,00	↗
Großhandelspreise in ct/l, netto			
Biodiesel	108,20	105,55	↗
Rapsölkraft- stoff*	109,85	105,64	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Biodiesel	119,37	118,22	↗
Diesel	127,47	124,77	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	84,11	83,86	↗

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche

Scharfer Preisanstieg für Pflanzenöl roh, fob Mühle



Quelle: AMI

© AMI 2010

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 Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

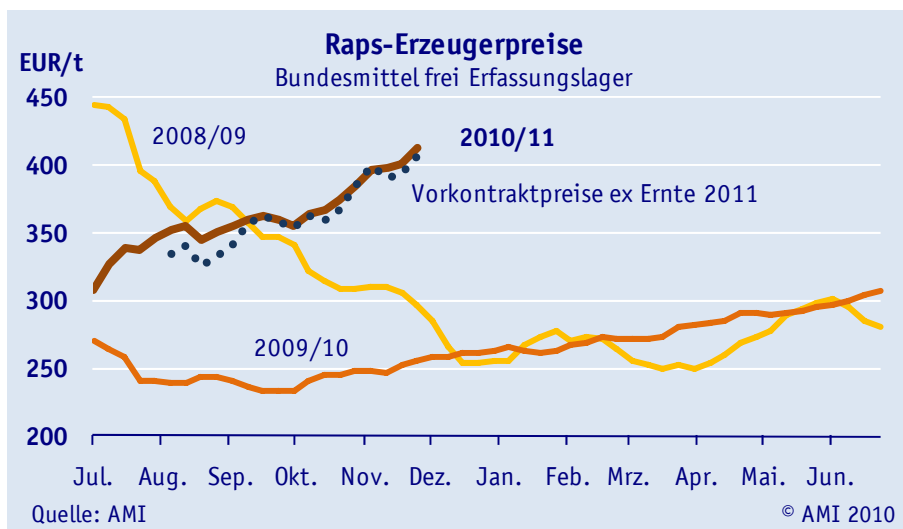


AMI
E-Mail: wienke.v.schenck@AMI-informiert.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 591
Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.
© AMI Alle Rechte vorbehalten.



Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.

03.12.2010



Raps

Raps wird angebotsbedingt sehr fest bewertet und legte zuletzt in nur 8 Handelstagen um knapp 36 EUR/t zu.

Rapsöl

Pflanzenöl verzeichnet eine stramme Aufwärtsbewegung. Dabei nähert sich Rapsöl an die Höchstwerte des Rekordjahres 2008 an. Immerhin werden Prämien bis zu 15 EUR/t für nachhaltige Ware erzielt.

Rapspresskuchen

Auch wenn die Forderungen nach oben ihr Limit erreicht zu haben scheinen, zogen im Mittel die Preise für Öl und Kuchen im November im Vergleich zum Vormonat erneut an. In der Direktvermarktung werden im Schnitt 240 EUR/t gefordert, Mischfutterhersteller zahlten 230 EUR/t. Dabei ist die Nachfrage weiterhin flott und übersteigt regional bereits das Angebot, da auch im November erneut Pressen abgestellt wurden.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 01.12.2010, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2010 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	464,00	215,00	990,00	851,00
Vorwoche	436,00	213,00	920,00	806,00

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

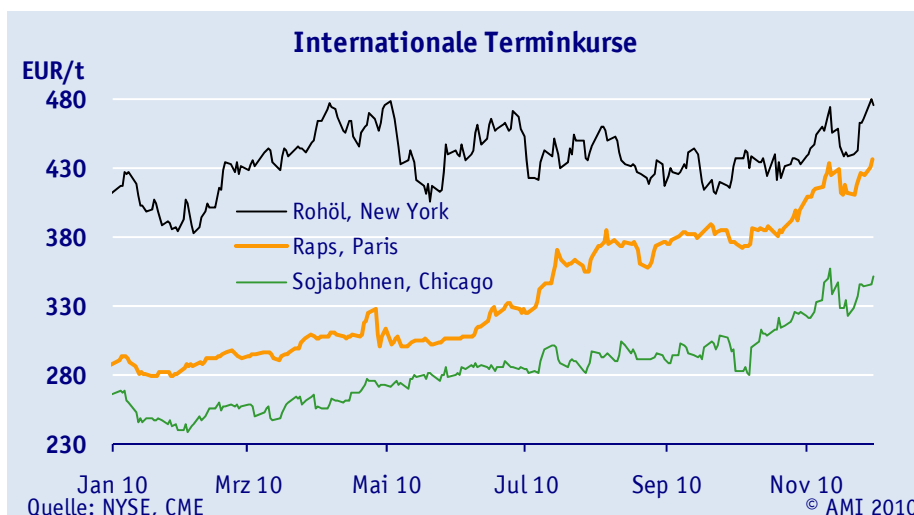
ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 23.11.2010)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN V 51605	Kraftstoff
< 100 t	200-245	205-245	108,50	85,00 87,61	109,85
> 100 t	213-258	203-258	Vm: 125	Vm: 80,80 79,00	Vm: 105,64

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

Kaltgepresstes Öl

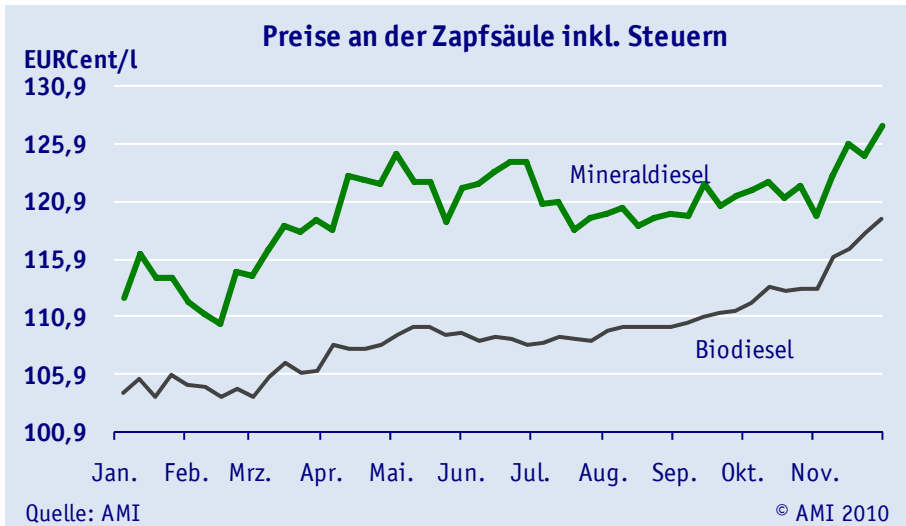
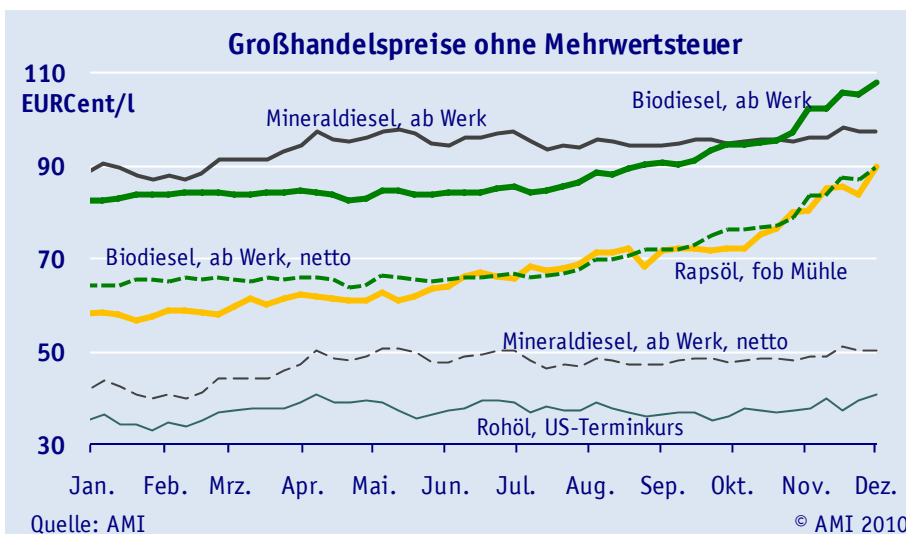
Ausschlaggebend ist das anhaltend schleppende Geschäft mit kaltgepresstem Rapsöl. Tankkunden gibt es so gut wie keine mehr und BHKWs sind kaum in der Lage, Preise über 88 Cent/l zu bezahlen. Daher nähern sich jetzt die meisten Forderungen dieser Obergrenze an. Auch für Futteröl wurden die Preise angehoben und liegen jetzt mit 85 Cent/l nicht nur 5 Cent/l über Vormonat, sondern fast 20 Cent/l über Vorjahreslinie.



Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im

MarktSpezial

Ölsaaten + Biokraftstoffe
unter www.AMI-informiert.de
teils auch **kostenlos!**



Großhandelspreise

Aufgrund kräftig steigender Rohstoffpreise ziehen die Biodieselpreise stramm an. Dabei vergrößern sie den Abstand zu den Dieselpreisen und büßen an Wettbewerbsfähigkeit weiter ein.

Tankstellenpreise

Rückläufige Nachfrage

Auch wenn im September weniger Reinkraftstoff als in den Vormonaten vom Markt aufgenommen wurde, so übersteigen die Mengen doch deutlich das Vorjahresniveau. Die Gesamtmenge stieg auf knapp 254.000 t, 37 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch die Beimischungsmenge bleibt noch über Vorjahresniveau, obgleich im September im dritten Monat in Folge weniger abgerufen wurde. Der Verbrauch an Pflanzenölkraftstoff ist mit weniger als 4.000 t auf ein Drittel der Vorjahresmenge abgesackt. Auch die Biodieselquote ist gesunken. Der Beimischungsanteil beträgt nur noch 6,6 % und ist damit so gering wie zuletzt im Januar 09.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2010

in 1.000 t	Kumulation										
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	2010	2009
Biodiesel Beimischung	175,7	149,1	190,6	207,8	202,7	193,8	203,1	195,8	192,7	1.711,2	1.686,6
Biodiesel Reinkraftstoff b)	18,8	11,0	19,0	23,0	38,8	39,4	27,8	40,0	36,1	254,0	185,0
Summe Biodiesel	194,5	160,0	209,7	230,8	241,6	233,2	230,8	235,8	228,8	1.965,2	1.871,6
Pflanzenöl (PÖL) b)	4,1	2,8	8,0	6,4	5,7	5,8	6,4	6,3	4,0	49,6	72,7
Summe Biodies. & PÖL	198,6	162,8	217,6	237,2	247,2	239,1	237,2	242,1	232,8	2.014,8	1.944,3
Dieselpkraftstoffe	2.074,6	2.185,7	2.810,5	2.697,0	2.644,4	2.738,7	2.891,0	2.752,7	2.908,4	23.697,4	23.043,4
Anteil Beimischung	8,5 %	6,8 %	6,8 %	7,7 %	7,7 %	7,1 %	7,0 %	7,1 %	6,6 %	7,2 %	7,3 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.097,6	2.199,4	2.837,5	2.726,3	2.688,9	2.783,9	2.925,1	2.799,0	2.948,5	24.001,0	23.301,1
Anteil Biodiesel & PÖL	9,5 %	7,4 %	7,7 %	8,7 %	9,2 %	8,6 %	8,1 %	8,7 %	7,9 %	8,4 %	8,3 %
Bioethanol ETBE a)	11,5	11,2	12,5	12,5	12,5	15,2	14,1	14,5	13,9	117,5	164,2
Bioethanol Beimischung	50,0	44,6	57,4	57,7	67,5	62,6	101,7	86,6	75,5	603,5	527,3
Bioethanol E 85	0,6	0,8	1,3	1,0	1,1	1,1	1,3	1,2	1,2	9,8	6,3
Summe Bioethanol	62,0	56,5	71,0	71,1	80,9	78,8	116,9	102,0	90,4	729,2	696,8
Ottokraftstoffe	1.394,2	1.358,1	1.716,6	1.679,4	1.753,1	1.674,9	1.780,5	1.715,4	1.728,4	14.800,7	15.205,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.394,7	1.358,8	1.717,7	1.680,3	1.754,1	1.675,9	1.781,6	1.716,4	1.729,4	14.808,9	15.210,9
Anteil Bioethanol c)	4,4 %	4,2 %	4,1 %	4,2 %	4,6 %	4,7 %	6,6 %	5,9 %	5,2 %	4,9 %	4,6 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Test mit neuem abgasarmen Biokraftstoff gestartet

Großer Flottenversuch von Hochschule Coburg und Bayerischem Umweltministerium mit Diesel regenerativ.



Die Hochschule Coburg und das Bayerische Umweltministerium stellten heute in Coburg einen groß angelegten Flottenversuch mit dem neuen Biokraftstoff „Diesel regenerativ“ vor. Dieser neue Biokraftstoff besteht aus hydriertem, d.h. mit Wasserstoff behandeltem Rapsöl, dem zwei bzw. sieben Prozent Biodiesel beigemischt werden. Der Raps stammt aus deutschem Anbau. Ziel des Flottenversuches ist es, die Alltagstauglichkeit des neuen Biokraftstoffs unter Beweis zu stellen.

Bayerns Umweltstaatssekretärin Melanie Huml betonte: „Die bayerische Klimapolitik ist erfolgreich: Bereits heute liegt der energiebedingte CO₂-Ausstoß im Freistaat pro Kopf und Jahr bei rund sechs Tonnen. Bis zum Jahr 2030 soll dieser Wert auf unter fünf Tonnen vermindert werden. Der neue Biokraftstoff könnte dazu beitragen, Kohlendioxid-Ausstoß und Luftschadstoffe im Straßenverkehr weiter zu reduzieren.“ Das Bayerische Umweltministerium unterstützt das Projekt mit 120.000 Euro.

Der wissenschaftliche Leiter des Forschungsprojekts, Prof. Dr. Jürgen Krahl vom Technologietransferzentrum Automotive (TAC) der Hochschule Coburg, hob hervor: „Wir wollen prüfen, ob dieser neue, emissionsarme Kraftstoff kompatibel ist mit den vorhandenen Dieselmotoren.“ Verlaufen die Tests positiv, wäre ein Biokraftstoff gefunden, der sich gut für sensible Gebiete wie Innenstädte eignet und in Reinform mit Dieselpartikelfiltern kompatibel ist. Diesel regenerativ kann über das vorhandene Tankstellennetz

vertrieben werden. Fahrer von Dieselfahrzeugen betanken ihre Autos aktuell mit Diesel aus Rohöl, dem maximal sieben Prozent herkömmlicher Biodiesel beigemischt werden können.

Die Hochschule Coburg ist mit sieben Fahrzeugen an dem Flottenversuch beteiligt, die ausschließlich mit dem neuen Kraftstoff fahren. Darunter sind vier Fahrzeuge, die die Volkswagen AG zur Verfügung stellt, und im Bayerischen Umweltministerium fahren vier Fahrzeuge der AUDI AG mit dem neuen Kraftstoff.

Dr. Jens Hadler, Leiter Aggregate-Entwicklung bei Volkswagen, erklärte: „Gegenüber höheren Zumischungen an herkömmlichem Biodiesel bietet das hydrierte Rapsöl die Chance, dass es mit allen Motorkomponenten gut verträglich ist. So könnte auch der vorhandene Fahrzeugbestand kurzfristig umgestellt werden. Zudem gehen wir davon aus, dass sich die Serviceintervalle der Fahrzeuge verlängern lassen. Und wir erwarten einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz.“

Der neue Biokraftstoff Diesel regenerativ kommt von der finnischen Neste Oil Corp. Das Unternehmen produziert seit 2007 in einem selbstentwickelten und patentierten Hydrierverfahren den weltweit effizientesten und umweltfreundlichsten Dieselmotorkraftstoff auf Basis nachwachsender Rohstoffe. Osmo Kammonen von Neste Oil betonte: „In dem Projekt wollen wir die Alltagstauglichkeit und Flexibilität des Kraftstoffs erneut unter Beweis stellen. Dabei können vielversprechende Synergien zwischen klassischen und neuen, innovativen Biokraftstoffen aufgezeigt werden.“

Die OMV unterstützt das Projekt derzeit an zwei Tankstellen in Coburg und München, die mit Zapfsäulen für den hochwertigen Kraftstoff erweitert wurden. Für die OMV liegen die Herausforderungen bei der Einführung neuer Kraftstofflösungen oft in den hohen Investitionskosten für die benötigte Infrastruktur. Mit der Aus-

richtung der beiden Tankstellen auf Diesel regenerativ zeigt die OMV, dass auch auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann und so ein Flottentest im alltäglichen Fahrbetrieb ermöglicht wird. Ziel der OMV ist es, die Versorgungsstrukturen für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff oder Diesel regenerativ bereits in frühen Versuchsphasen anzubieten, um die Entwicklung einer künftigen umweltschonenden Mobilität zu unterstützen. Damit positioniert sich die OMV einmal mehr im Premium-Segment des hart umkämpften Tankstellenmarkts. Weiterer Forschungspartner ist das Johann Heinrich von Thünen-Institut, Braunschweig.

An dem groß angelegten Flottenversuch im Realbetrieb sind folgende Partner beteiligt:

- Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg (TAC); wissenschaftlicher Leiter des Projekts ist Prof. Dr. Jürgen Krahl
- Hochschule Coburg, die mit sieben Fahrzeugen, darunter vier Fahrzeuge der VW AG, an dem Flottenversuch teilnimmt
- Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, das das Projekt mit 120.000 EUR fördert und vier Fahrzeuge der AUDI AG testet
- Volkswagen AG, die Fahrzeuge verschiedener Emissionsklassen zur Verfügung stellt und die Abgasuntersuchungen vornimmt
- Johann Heinrich von Thünen-Institut, Braunschweig, das gesundheitsrelevante Komponenten im Abgas untersucht
- AUDI AG, Ingolstadt, die die Inspektion und die Abgasuntersuchungen der Münchner Flotte vornimmt
- Neste Oil Corp in Espoo, Finnland, die den neuen HVO-Kraftstoff liefert
- Mineralölkonzern OMV, der Diesel Regenerativ an einer Tankstelle in Coburg und einer in München zur Verfügung stellt
- Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (ufop) als beratender Partner

Nachhaltigkeit hat ihren Preis - UFOP fordert Preisaufschlag

Der Vorsitzender der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP), Dr. Klaus Kliem, forderte anlässlich der Vorstellung der Anbauflächenschätzung für die Rapsernte 2011 eine Marktpreisdifferenzierung zu Gunsten von Raps mit Nachhaltigkeitsnachweis.

Eine sachgerechte Preisdifferenzierung zwischen Raps mit und ohne Nachhaltigkeitsnachweis sei schließlich erforderlich, um den zusätzlichen Aufwand für Zertifizierung, Registrierung, Verwaltung und der Kontrolle finanzieren zu können. Der Aufwand der Zertifizierung müsse eingepreist werden, so Dr. Kliem.

Unter Hinweis auf die aktuelle positive Preisentwicklung sieht der UFOP-Vorsitzende diese Tendenz bereits am Markt bestätigt. Nachhaltiger Raps sei knapp und damit teurer. Als Ursache führt der UFOP-Vorsitzende an, dass Deutschland mit der Umsetzung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie in nationales Recht EU-weit praktisch allein voran marschiert und damit praktisch nur Raps, der über ein Massenbilanzsystem auf Basis einer Erzeugererklärung erfasst wurde für die Biokraftstoffnutzung zur Anrechnung

auf die Quotenverpflichtung oder für die Beantragung der Steuervergünstigung eingesetzt werden können. Dieses Alleinstellungsmerkmal werde zukünftig nicht nur in Deutschland sondern EU-weit eine bedeutende Rolle einnehmen, angesichts des europäischen Rohstoffbedarfs zur Erfüllung der Quotenverpflichtungen sagte Herr Dr. Kliem voraus. Angesichts der vorhersehbaren Entwicklung des Mengenbedarfs fordert der UFOP-Vorsitzende, dass auch die Nachhaltigkeit in den Börsenkontrakten bei MATIF eingeführt werden müsse, damit schließlich ebenso über einen nachhaltigen Preisimpuls das Interesse der Landwirte und des Agrarhandels gesteigert werde die erforderlichen veraltungstechnischen Voraussetzungen nicht nur in Deutschland sondern auch in anderen Mitgliedsstaaten zu schaffen.

Hiermit einhergehend werden sogleich Voraussetzungen für einen ungehinderten Warenverkehr bei Rohstoffen, pflanzlichen Ölen oder auch Biodiesel geschaffen. Nachhaltigkeit habe nun mal seinen Preis, betonte der UFOP-Vorsitzende unter Hinweis auf die Rohstoffversorgung in Deutschland. Aufgrund der sehr engagierten Entwicklung des REDCERT-

Zertifizierungssystems insbesondere auf der Stufe der Ersterfasser, könne heute rein rechnerisch der Mengenbedarf für die Rohstoff- bzw. Biokraftstoffversorgung der Mineralölindustrie gedeckt werden. Mit der Erweiterung des Massenbilanzzeitraums bis zum 30. Juni 2011 und der Verbuchungsmöglichkeit innerhalb eines Unternehmens in Deutschland, könne der Gesetzgeber die administrativen Voraussetzungen schaffen, dass die Rapsernte 2010 als nachhaltig erfasst und den Ölmühlen angedient werden kann, ohne dass ein auch umweltpolitisch fragwürdiger zusätzlicher Transport auf der Straße statt finden müsse. Die Schaffung dieser Flexibilisierungsmöglichkeit bedürfe jedoch noch der Zustimmung von Seiten des Bundesumweltministeriums. Dr. Kliem erinnerte an das bewährte Äquivalenzprinzip im Rahmen des Anbaues von Nachwachsenden Rohstoffen auf Stilllegungsflächen und forderte in Richtung EU-Kommission bezüglich schlanker veraltungstechnischer Forderungen nicht zu sperren. Die Aufrechterhaltung des Prinzips „Nämlichkeit“ der Rohstoffherkunft macht nur so lange Sinn, so lange dieses Prinzip nicht auch zu ökologischen widersprüchlichen Aufwendungen führt.

Hohe Unterkompensation bei Biodiesel als Reinkraftstoff

Anlässlich der EuroTier 2010 forderte der Vorsitzende der UFOP, Dr. Klaus Kliem, dass die Bundesregierung endlich ihre Zusage gemäß des Koalitionsvertrages erfüllen müsse, den Reinkraftstoff wieder zu beleben. Der UFOP-Vorsitzende begründete diese Forderung mit dem Hinweis auf die aktuelle Berechnung der UFOP zur Über- bzw. Unterkompensation bei Biodiesel. Für die Monate Juli bis Oktober ermittelte der Verband eine Unterkompensation für Biodiesel als Reinkraftstoff in Höhe von 22 Cent/l. Eine Unterkompensation in etwa gleicher Höhe müsse ebenfalls bei Rapsölkraftstoff konstatiert werden, so

Dr. Kliem. Als Ursache für den Anstieg der Unterkompensation stellt die UFOP fest, dass neben dem Besteuerungsniveau in Höhe von 0,18 EUR/l der Rohstoffpreis von 0,61 EUR/l für die Monate Januar bis Juni auf 0,71 EUR/l für die Monate Juli bis Oktober gestiegen sei. Als Ergebnis der Rohstoffpreisentwicklung sei von einem eher steigenden Rohstoffpreisniveau für 2011 auszugehen.

Dr. Kliem wies auf die Bedeutung des Reinkraftstoffmarktes als wichtiges Standbein für die heimische Biodiesel- und Pflanzenölkraftstoffproduktion hin.

Viele kleinere Betriebsstätten hätten inzwischen die Produktion eingestellt. Eine Wiederbelebung des Reinkraftstoffmarktes sei daher dringend erforderlich.

Der UFOP-Vorsitzende erinnerte an die Forderung des Bundesrates, die Steuerbegünstigung auf eine maximale Menge je Unternehmen mit dem Ziel zu begrenzen, den Steuerausfall zu plafondieren. Hier erwarte die Biodiesel- und Pflanzenölkraftstoffbranche einen Vorschlag der Bundesregierung.

Biodiesel und Formel 1-Weltmeister Sebastian Vettel vor dem Brandenburger Tor

Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel hatte versprochen, bei seinem Besuch in Berlin die Hauptstadt zu rocken. Und er hielt Wort! 85.000 Fans säumten am 27. November 2010 die Strecke direkt vor dem Brandenburger Tor und erlebten eine Motorsport-Show vom Feinsten. Mit dabei: Smudo, Frontmann der Fantastischen Vier und leidenschaftlicher Rennfahrer. Und der zeigte mit seinem Renault Mégane Trophy, dass man auch mit Biodiesel im Tank ordentlich Gas geben kann. Im Gegensatz zum spektakulär lauten 750-PS-Boliden des 23-jährigen Champions schonte Smudo jedoch nicht nur die Ohren, sondern auch die Umwelt. Das so genannte Bio-Concept-Car, das sonst seine Runden in der deutschen Langstreckenmeisterschaft und beim legendären ADAC 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgrings dreht, ging in Berlin mit B30 auf die Strecke. Dabei handelt es sich um eine Mischung aus 30 Prozent Biodiesel auf Basis von heimischem Rapsöl und 70 Prozent Diesel.



Unterstützt wird der Einsatz von Smudo und dessen Fourmotors-Rennstall bereits seit mehreren Jahren von der UFOP sowie der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e. V. (AGQM). Ein ausführli-

ches Video über das Event und den großen Auftritt von Biodiesel im Rennwagen von Smudo findet sich im Internetangebot der UFOP unter www.ufop.de.

Beimischungsziele in den USA angehoben

In den USA gelten 2011 höhere Beimischungsziele für Biokraftstoffe. Sie sind in vier Kategorien eingeteilt. Biokraftstoffe ohne nähere Spezifikation sollen im Jahr 2011 zu rund 8 Prozent beigemischt werden, hat die US-Umweltbehörde EPA am Montag festgelegt. Die Menge entspricht etwa 53 Mrd. Liter Biosprit, bei dem es sich um Ethanol aus Mais handeln dürfte. Im Jahr 2009 hat die erlaubte Menge für diesen Biotreibstoff rund 45 Mrd. Li-

ter betragen. Weitere 0,8 Prozent Anteil im Treibstoff oder 5 Mrd. Liter sind für „Advanced biofuels“ vorgesehen, die eine verbesserte Energiebilanz aufweisen. Außerdem hat die EPA für Biodiesel eine eigene Quote von 0,7 Prozent Beimischung bestimmt. In den USA ergibt sich eine Menge von 3 Mrd. Liter. Dies entspricht etwa dem Volumen, das 2009 in Deutschland getankt worden ist. Schließlich sollen im Benzin Kleinstmengen Ethanol aus Zel-

lulose enthalten sein. Der Kongress hatte 2009 eigentlich beschlossen, dass 2011 bereits rund 1 Mrd. Liter dieses Treibstoffes der 2. Generation getankt werden sollen. Von einer solchen Menge sind jedoch erst weniger als 3 Prozent verfügbar, weil großtechnische Anlagen fehlen. In den USA werden 2010/11 voraussichtlich 122 Mio. t Mais zu Ethanol verarbeitet, 5 Prozent mehr als im Vorjahr. (Quelle ED Frankfurt)

E10 kommt zum 1. Januar 2011

Mit Beginn des neuen Jahres wird E10-Benzin, dem bis zu 10 Prozent Bioethanol beigemischt werden - an deutschen Tankstellen eingeführt. Laut ADAC können rund 90 Prozent der deutschen PKW problemlos E10 tanken. Den Autofahrern wird empfohlen, sich vor dem ersten Betanken mit E10 zu vergewissern, ob ihr Fahrzeug E10 verträgt. Informationen dazu bietet die DAT - die Informationszentrale für die

europäische Automobilwirtschaft - auf ihrer Internetseite in Form einer E10-Verträglichkeitsliste an (www.dat.de/e10). Diese enthält auch Servicenummern der Fahrzeughersteller für weitere Informationen. Auch Fahrzeughändler und Kfz-Werkstätten informieren über E10. Für Fahrzeuge die laut Hersteller kein E10 vertragen, wird das bislang angebotene und für alle Benzinern geeignete Benzin

mit 5 Prozent Bioethanol (E5) weiter an den Tankstellen angeboten. In E10 werden 10 Prozent Benzin durch Bioethanol ersetzt, das aus heimischen landwirtschaftlichen Rohstoffen hergestellt wird. E10 trägt dazu bei, die Kraftstoffversorgung zu sichern und senkt die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs. Die Einführung von E10 ist somit ein Beitrag zum Klimaschutz.

Lufthansa setzt Biokraftstoff als erste Airline im normalen Flugbetrieb ein

Bio-synthetisches Kerosin wird ab April 2011 eingesetzt

Im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz haben Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, Peter Hintze, Parlamentarischer Staatssekretär und Koordinator der Bundesregierung für die Luft- und Raumfahrt sowie Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des Vorstands, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ein von der Lufthansa beabsichtigtes und im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesregierung gefördertes Biokraftstoff-Projekt zur Nachhaltigkeit des Luftverkehrs vorgestellt.

Ab April 2011 wird Lufthansa einen Airbus A321 für sechs Monate im regulären Flugbetrieb auf der Strecke Hamburg-Frankfurt-Hamburg einsetzen. Dabei wird nach erfolgter Zulassung eine Treibstoffmischung mit 50 Prozent bio-synthetischem Kerosin auf einem Triebwerk eingesetzt. Wesentliches Ziel des Vorhabens ist ein Langzeitversuch, mit dem die Auswirkungen von Biokraftstoffen auf Wartung und Lebensdauer von Triebwerken untersucht werden. Dies kündigte heute Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG in Berlin an. „Lufthansa wird damit weltweit die erste Airline sein, die im Rahmen eines Langzeitversuchs Biokraftstoff im Flugbetrieb einsetzt. Dies ist die konsequente Fortführung einer bewährten Nachhaltigkeitsstrategie, die Lufthansa seit Jahren erfolgreich verfolgt und umsetzt“, so Mayrhuber.

Peter Hintze, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, erklärte: „Die Bundesregierung unterstützt mit dem Luftfahrtforschungsprogramm (LUFO) die deutsche Luftfahrtindustrie, die kommenden technologischen Herausforderungen für ein sicheres und nachhaltiges Luftverkehrssystem erfolgreich zu bewältigen. Damit erhält die deutsche Luftfahrtindustrie international vergleichbare Rahmenbedingungen.“

Das von Lufthansa vorgestellte Projekt ist Teil eines Gesamtvorhabens „FAIR“ (Future Aircraft Research), in dem neben der Verträglichkeit von Biokraftstoffen auch andere Themen wie z.B. neue Antriebs- und Flugzeugkonzepte oder andere Kraftstoffe wie z. B. Flüssiggas (LNG) untersucht werden. Das Gesamtvorhaben FAIR wird von der Bundesregierung aus LUFO mit insgesamt 5 Mio. €, davon 2,5 Mio. € für das von Lufthansa geführte Projekt „burnFAIR“, gefördert.

Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) erläuterte in der Veranstaltung den Hintergrund dieses Projekts: „Unser Projekt burnFair dient der Erforschung von langfristigen Alternativen zum Luftfahrt-Kraftstoff Kerosin. Das Ziel ist die Gewinnung von Schadstoffdaten von Biofuels zum Vergleich mit herkömmlichem Kerosin über einen langen Zeitraum. Die gemessenen Schadstoffmuster bezogen auf verschiedene Belastungen im Flug sowie auf die Zusammensetzung der Abgase ermöglichen nicht nur Aussagen über die Umweltverträglichkeit der Biofuels, sondern auch über den Wartungsbedarf von Triebwerken. Denn wir erwarten, dass vor allem deutlich weniger Russpartikel gebildet werden.“

Lufthansa bereitet zurzeit den Praxistest intensiv vor. Neben dem eigentlichen Forschungsprojekt erwiesen sich im Vorfeld auch die Beschaffung des Biotreibstoffs in ausreichender Menge und die komplexe, dahinter stehende Logistik als Herausforderung. So wird das Flugzeug ausschließlich in Hamburg betankt werden. Auch müssen für diesen Test intern zahlreiche Prozesse umgestellt werden, da bei Lufthansa ein Flugzeug im Regelfall nicht ausschließlich auf einer Strecke eingesetzt wird, sondern immer in einer Umlaufkette mit zahlreichen Zielen unterwegs ist.

Die Gesamtkosten für Lufthansa zur Durchführung des Projektes werden mit rund 6,6 Millionen Euro angesetzt. „Wir wissen,

dass wir uns dem Thema Biotreibstoffe behutsam nähern müssen. Wir sehen die Chancen dieser Kraftstoffe und nehmen die Diskussion um die eingesetzten Rohstoffe ernst. Aber zunächst wollen wir in der täglichen Praxis Erfahrungen im Umgang mit Biotreibstoffen sammeln. Wir leisten damit Pionierarbeit, bislang hat noch keine Fluggesellschaft ein Flugzeugtriebwerk dauerhaft mit Biokraftstoff betrieben“, so Mayrhuber und fügt hinzu: „Unser Treibstoff ist nachhaltig. Fest steht, dass für Lufthansa-Biotreibstoff kein Regenwald gerodet wird: Wir achten bei der Beschaffung der Treibstoffe auf ein nachhaltiges Liefer- und Herstellverfahren und unsere lizenzierten Lieferanten müssen die Nachhaltigkeit ihrer Prozesse nachweisen.“

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. Neste hat bereits langjährige Erfahrung in der Produktion von Biokraftstoffen und arbeitet seit vielen Jahren erfolgreich mit Lufthansa zusammen. Die Zulassung des Kraftstoffes wird für März 2011 erwartet.

Der Einsatz von bio-synthetischen 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 % steigern. Heute beträgt der Durchschnittsverbrauch pro Passagier auf 100 km 4,3 Liter Kerosin.