

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE.....3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 5ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Ungünstige Vegetationsbedingungen für Sojabohnen in den USA treiben Ölsaatenkurse kräftig nach oben
- Deutsche Rapsernte ist mit 5,8 Mio. t unerwartet gut ausgefallen
- Rapsmarkt ruhig, Mühlen vorerst versorgt, Erzeuger verkaufen nicht

Ölschrote und Presskuchen

- Vor der US-Sojaernte viel Platz für Spekulationen, Sojaschrot bleibt vorerst hochpreisig und örtlich knapp offeriert
- Angebot an Rapsschrot ausreichend, örtlich erste Druckpartien
- Großhandelsreise für Presskuchen 70 EUR/t unter Vorjahresniveau

Pflanzenöle

- Kräftiger Preisrutsch zum Saisonstart, zuletzt leichte Erholung
- Saisonale zunehmende Nachfrage, volatile Preise bremsen Umsätze
- US-Sojarallye setzt Sojaölpreise an die Spitze, Preisaufschlag gegenüber Rapsöl bei 25 EUR/t

Biokraftstoffe

- Steigende Rohölnotierungen, knappes Angebot verteuern Biodiesel
- Kraftstoff der dezentralen Ölmühlen nur 5 Cent/ teurer als Diesel

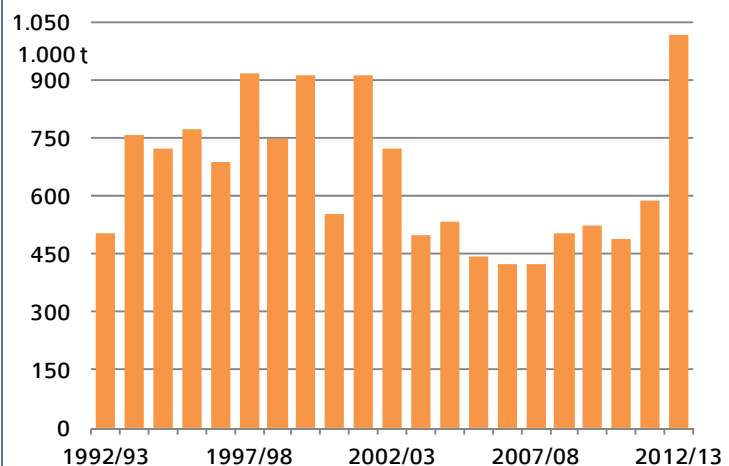
Preistendenzen

Mittelwerte	36. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	355,03	349,92	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	378,00	375,00	↗
Rapsöl	766,00	763,00	↗
Rapsschrot	221,00	231,00	↘
Rapspresskuchen	271,70	320,68	↘
Paris Rapskurs	384,00	387,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, netto			
Biodiesel	128,32	126,02	↗
Rapsölkraftstoff*	148,85	164,98	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	96,46	93,81	↗
Diesel	145,54	143,61	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	107,23	110,10	↘

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

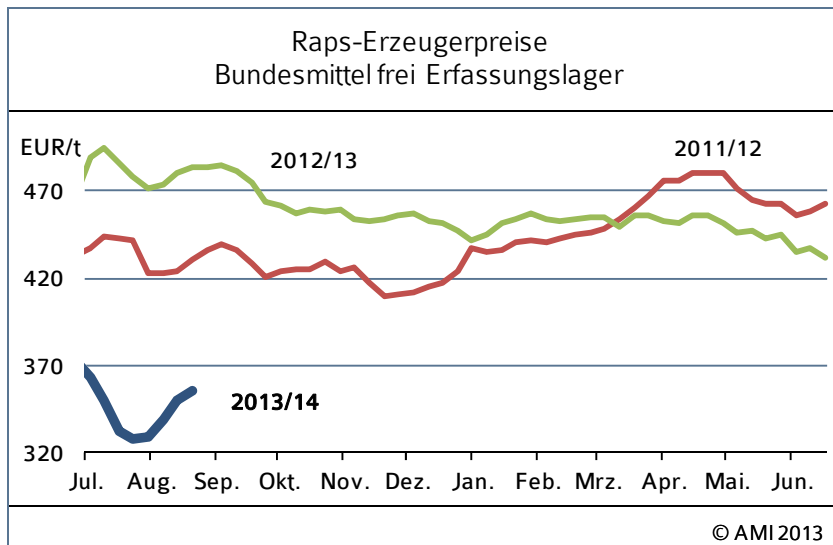
Grafik der Woche

Deutsche Rapsölexporte



Quelle: Statistisches Bundesamt, AMI

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 05.09.2013, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2013 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	378	221	766	638
Vorwoche	375	231	763	653

Quelle: AMI

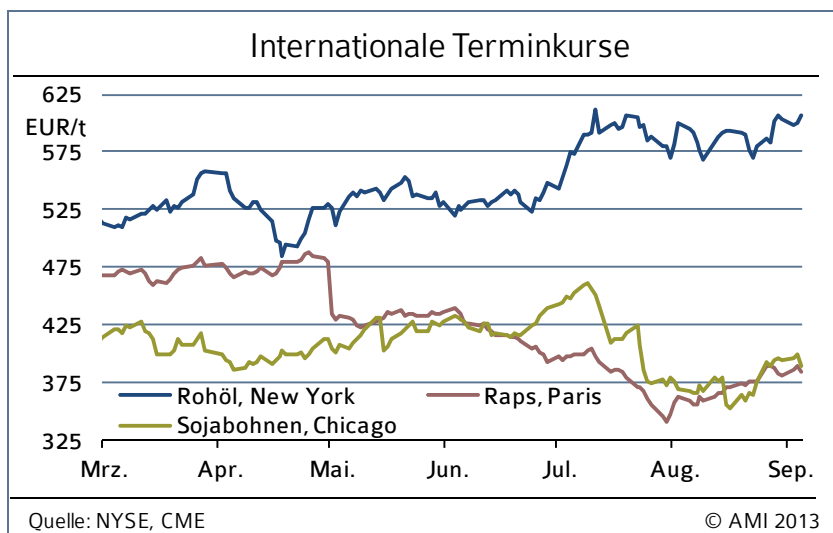
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 27.08.2013)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	270-317,5	320-340	93,20	94,50	148,85
> 100 t	255-288	320-337,50	VM: 101,20	103,20	164,98

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Die Aussichten auf schwächere US-Sojaerträge aufgrund von Hitze und Trockenheit befeuerten die Terminmarktnotierungen und sorgten auch am heimischen Rapsmarkt für steigende Preise. Seit dem Preistief Anfang August legten die Gebote um 27 EUR/t zu, liegen damit aber 130 EUR/t unter Vorjahresniveau.

Rapsöl

Im Aufwind fester Rohstoffnotierungen haben sich auch die Pflanzenöle zuletzt verteuert. Nachdem neuerntiger Raps eingepreist war, rutschten Anfang August die Forderungen für vorderes Rapsöl um 140 EUR/t ab, konnten seither allerdings bereits 37 EUR/t an Wert dazugewinnen.

Rapspresskuchen

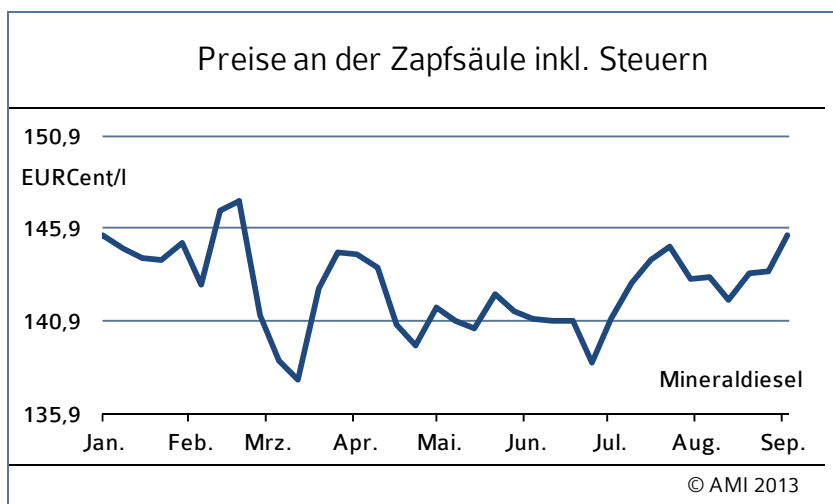
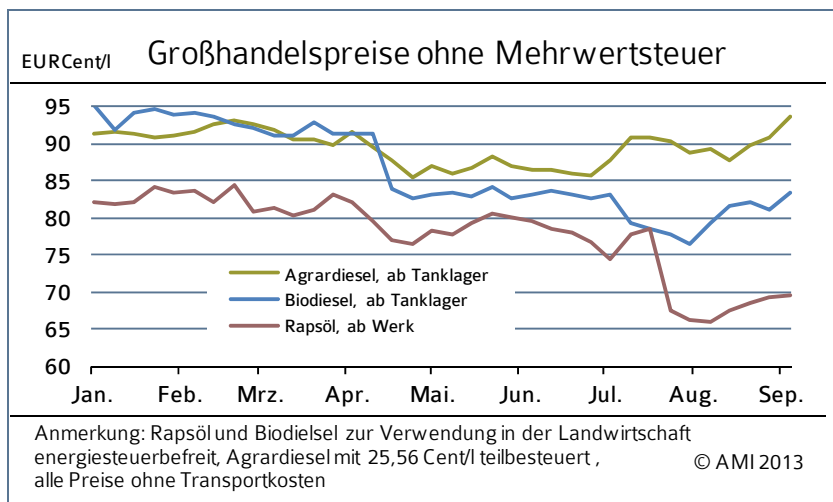
Dezentrale Ölmühlen verlangten im August 2013 für Rapspresskuchen zur prompten Lieferung im Schnitt 272 EUR/t und damit rund 50 EUR/t weniger als noch im Vormonat. Die Forderungen gegenüber Mischfutterwerken wurden am stärksten zurückgenommen. In Nordostdeutschland lagen die Großhandelspreise für Rapspresskuchen zur Lieferung im September zuletzt bei 241 EUR/t und haben damit gegenüber Vormonat um 16 EUR/t zugelegt.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Rapsverarbeitung der dezentralen Ölmühlen kommt nur langsam in Gang. Die großen Ölvorräte drücken. Auch die verspätete Rapsernte in diesem Jahr spielte eine Rolle. Die ungünstige Vermarktungssituation für kaltgepresstes Rapsöl hat die Verarbeitung ohnehin sehr gedrosselt. Aufgrund der neuen Kalkulation auf Basis von Raps der Ernte 2013, der immerhin 30 EUR/t günstiger ist als 2012er, hatten die Forderungen teils sprunghaft nachgegeben. Gleichzeitig hatten sich auch die Großhandelspreise für Rapsschrot und Rapsextraktionsöl ermäßigt. Zuletzt überwog allerdings wieder feste Tendenz. Die Wettermärkte in den USA bestimmen auch hierzulande die Preise. Dezentrale Ölmühlen boten kaltgepresstes Rapsöl im August 2013 günstiger an als im Vormonat. Seither sind die Preise bereits wieder gestiegen.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter www.ami-informiert.de

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2013

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	2013 kumuliert	2012 kumuliert
Biodiesel Beimischung	144,6	156,6	182,8	153,1	197,5	189,8	1.014,2	1.169,5
Biodiesel Reinkraftstoff b)	7,2	3,0	9,2	1,4	2,4	0,6	23,8	53,8
Summe Biodiesel	151,8	159,6	192,0	154,5	199,8	190,4	1.038,0	1.223,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	8,9
Summe Biodies. & PÖL	151,9	159,7	192,1	154,6	200,0	190,5	1.038,5	1.232,2
Dieselmotorkraftstoffe	2.493,9	2.444,4	2.716,6	2.970,1	2.822,8	2.872,3	16.320,0	16.340,4
Anteil Beimischung	5,8 %	6,4 %	6,7 %	5,2 %	7,0 %	6,6 %	6,2 %	7,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.501,2	2.447,4	2.725,9	2.971,6	2.825,3	2.872,9	16.344,3	16.403,1
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	7,0 %	5,2 %	7,1 %	6,6 %	6,4 %	7,5 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	11,3	15,2	11,5	11,0	11,6	70,6	75,0
Bioethanol Beimischung	85,8	78,4	82,7	89,6	94,5	95,5	506,0	542,2
Bioethanol E 85	1,3	1,0	1,2	1,3	1,2	1,2	7,2	10,7
Summe Bioethanol	97,2	90,7	99,1	102,3	106,6	108,2	582,7	626,0
Ottokraftstoffe	1.377,7	1.324,2	1.490,3	1.582,6	1.597,5	1.570,4	8.942,7	9.231,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.378,8	1.325,0	1.491,3	1.583,7	1.598,5	1.571,5	8.948,7	9.240,6
Anteil Bioethanol c)	7,0 %	6,8 %	6,6 %	6,5 %	6,7 %	6,9 %	6,5 %	6,8 %

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

Großhandelspreise

Das knappe Angebot an Biodiesel bei gleichzeitig zunehmender Nachfrage ließ die Forderungen zuletzt wieder ansteigen. Zusätzlichen Auftrieb erhielten die Forderungen durch insgesamt steigende Kraftstoffpreise aufgrund der festen Mineralölnotierungen. Dabei setzte sich Agrardiesel deutlicher nach oben ab, so dass der Preisabstand zum Biodiesel, aber vor allem zum Rapsöl weiter ausgebaut wurde.

Tankstellenpreise

Der geplante Militärschlag gegen Syrien trieb die Rohölnotierungen an der Terminbörse zuletzt kräftig nach oben und verteuerte damit auch den Kraftstoff an den Tankstellen. Vom Preishoch Mitte August des Vorjahres sind die ermittelten durchschnittlichen 145 Cent/l allerdings noch 10 Cent/l entfernt.

Verbrauch

Im ersten Halbjahr 2013 wurden weniger Kraftstoffe verbraucht als im Jahr zuvor. Dabei ging der Einsatz von Biokraftstoffen stärker zurück, so dass sich der Volumenanteil im Diesel- und Ottokraftstoff zusätzlich verringerte. Zur Beimischung wurden 1,01 Mio. t Biodiesel verbraucht und damit 13 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Der Verbrauch von Biodiesel als Reinkraftstoff brach im Monat Juni 2013 auf 603 t ein. Die Halbjahressumme beläuft sich damit auf weniger als 24.000 t. Das ist nicht einmal mehr die Hälfte des Vorjahresvolumens. Auch der Verbrauch an Pflanzenöl als Kraftstoff ist nur noch marginal. Die BAFA ermittelte für die erste Hälfte 2013 noch 466 t. Das waren gerade mal 5 % der Vorjahresmenge. Der Anteil Biodiesel im Diesel sank auf 6,35 % und damit deutlich unter die 7,5 % in 2012. Auch an Bioethanol wurde weniger verbraucht als im Vorjahreszeitraum. Während Bioethanol zur Beimischung 7 % gegenüber 2013 verlor und Bioethanol zur ETBE-Herstellung 6 %, brach der Verbrauch im E85 um ein Drittel ein.

Biodiesel/Bioethanol

Außenhandel Deutschlands in Tonnen

Produkte	Einfuhr Juli/Juni			Ausfuhr Juli/Juni		
	11/12	12/13	+/- %	11/12	12/13	+/-%
Ölsaaten	8.190.576	8.157.843	-0,4	306.621	251.185	-18,1
Raps	4.124.653	3.791.791	-8,1	158.873	128.049	-19,4
Sojabohnen	3.262.808	3.518.545	+7,8	44.358	30.538	-31,2
Sonnenblumen	462.458	473.351	+2,4	47.663	34.684	-27,2
Ölschrote	4.730.038	4.278.940	-9,5	3.179.675	3.335.971	+4,9
Sojaschrot	3.536.884	3.041.394	-14,0	1.464.621	1.519.115	+3,7
Rapsschrot	327.913	335.378	+2,3	1.483.309	1.631.329	+10,0
Öle	3.155.326	2.899.481	-8,1	1.958.522	2.473.168	+26,3
Rapsöl	476.787	120.892	-74,6	586.357	1.013.897	+72,9
Sojaöl	71.657	77.819	+8,6	363.056	390.470	+7,6
Sonnenblumenöl	204.188	163.037	-20,2	44.946	30.129	-33,0
Palmöl	1.182.663	1.325.642	+12,1	240.400	301.856	+25,6
Kraftstoffe						
Biodiesel	879.804	652.145	-25,9	1.149.033	1.348.310	+17,3
Bioethanol	295.043	440.551	+49,3	54.453	37.156	-31,8

Quelle: Stat. Bundesamt

Außenhandel

Die Einfuhr von Biodiesel im Wirtschaftsjahr 2012/13 ist gegenüber Vorjahr um ein Viertel gesunken und erreichte 652.145 t. Der Hauptanteil, rund 97 % der Gesamtmenge kam aus EU-Mitgliedstaaten. Hier sind die Niederlande mit 372.002 t und Belgien mit 154.511 t die Hauptlieferanten. Dabei handelt es sich allerdings auch um einen nicht bezifferbaren Anteil an Drittländersimporten. Alle EU-Handelspartner, außer Polen und Österreich, lieferten 2012/13 weniger Biodiesel nach Deutschland als im Wirtschaftsjahr zuvor. Darüber kamen noch nennenswerte Mengen Biodiesel aus Indonesien und Malaysia. Während Malaysia mit 2.798 t fast das Zehnfache der Vorjahresmenge lieferte, schrumpften die Importe aus Indonesien auf 5.007 t und damit auf ein Viertel gegenüber Vorjahr. Gleichzeitig legte der Biodieselexport im Wirtschaftsjahr 2012/13 wieder zu. Mit 1,35 Mio. t überstieg er um 17 % das Vorjahresergebnis, blieb aber 22.600 t unter dem Rekordergebnis von 2010/11. Hauptdestination waren die Niederlande, die ein Viertel der Gesamtlieferungen erhielten, gefolgt von Österreich und Tschechien, die mit gut 17.000 t jeweils einen Anteil von rund 13 % trugen. Die EU-Länder nehmen rund 95 % der deutschen Biodiesellieferungen auf. Darüber hinaus gingen nennenswerte Mengen 2012/13 nur noch in die USA. Exportiert wurden 61.062 t. Das war 73 mal mehr als im Vorjahr.

Schlaglichter

Neuartiger Raps-Biokraftstoff „Rmax“ bewährt sich im Langstreckentest



Das Four Motors Team rund um Musiker und Rennfahrer Smudo, TV-Autotester Tim Schrick sowie Teamchef und Ex-DTM-Fahrer Thomas „Tom“ von Löwis of Menar wird seinem Ruf als „Grünes Rennteam“ auch in diesem Jahr mehr als gerecht. Der grün-gelbe VW-Scirocco, der innerhalb von zwei Jahren zum „Bioconcept-Car“ weiterentwickelt wurde, besteht mittlerweile nicht nur zu großen Teilen aus Biowerkstoffen, sondern ist auch auf der Kraftstoffseite immer mehr zu einem Innovationsträger geworden. Nachdem das Team in den vergangenen Jahren bereits mit unterschiedlichen Kraftstoffen und Mischungen auf Basis von heimischem Rapsöl angetreten ist, ging das Bioconcept-Car beim „Opel 6 Stunden ADAC Ruhr-Pokal-Rennen“ am 24. August 2013 auf der Nordschleife mit „Rmax“ an den Start. Der Einsatz im Langstreckenrennsport ist dabei ein Baustein eines umfangreichen Forschungsprojekts, das von der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) und dem finnischen Mineralölkonzern Neste Oil gefördert wird.

Bei „Rmax“ handelt es sich um einen 100-prozentigen Biokraftstoff, der zu gleichen Teilen aus hydriertem Pflanzenöl (HVO) und Biodiesel, wie er auch normalem Dieselmotorkraftstoff der DIN EN 590 mit bis zu 7 Prozent beigemischt wird, besteht. Das hydrierte Pflanzenöl wird unter dem Markennamen NExBTL von Neste Oil produziert. Beide Komponenten wer-

den im Rahmen des Rennsporteinsatzes vollständig auf Basis von nachhaltig erzeugtem Rapsöl produziert. Das Besondere an dem im Bioconcept-Car eingesetzten neuen Gemisch ist laut Teamchef Tom von Löwis of Menar seine weitestgehende

DIN-Konformität. „Unser Rmax-Biokraftstoff übertrifft praktisch alle Parameter der Dieselnorm DIN EN 590. Nur die im normalen Diesel vorgeschriebene Grenze von maximal 7 Prozent Biodieselanteil haben wir bewusst überschritten, um zu demonstrieren, wie groß das technische Potenzial eines solchen Biokraftstoffs ist“, so von Löwis of Menar.

Im Vorfeld des ersten Renneinsatzes erfolgten umfangreiche Prüfstandversuche, bei denen die Abgasemissionen von „Rmax“ mit denen von konventionellem Dieselmotorkraftstoff verglichen wurden. Die Ermittlung der Abgasemissionen erfolgte zum einen dynamisch durch einen standardisierten ECE-Zyklus sowie zum anderen statisch in einem 13-Stufen-Test, mit 13 verschiedenen Teil- und Volllastpunkten. Zum Abschluss der Untersuchungen wurde ein komplettes 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife simuliert. Die Ergebnisse dieser „Rmax“-Untersuchungen werden der Öffentlichkeit vom 12. bis 22. September im Rahmen der IAA 2013 in Frankfurt vorgestellt. Das Bioconcept-Car-Projekt wird auf Einladung des IAA-Veranstalters, dem Verband der Deutschen Automobilindustrie e. V. (VDA), auf einem eigenen Messestand in Halle 3.1 (Stand E13) präsentiert. Die bereits jetzt vorliegenden Ergebnisse sind nach Aussagen der Projektbeteiligten überaus vielversprechend. Niedrigere Emissionen im Vergleich zu konventionellem Diesel und

hervorragende physikalische Kraftstoffeigenschaften zeichnen die 50:50-Mischung demnach aus. Die Grenzwerte der Dieselnorm EN 590 werden klar eingehalten und sogar ohne Fließverbesserer wird ein CFPP-Wert von -24°C erreicht. Besonders interessant ist auch die Oberflächenspannung des Rmax-Gemisches, die für ein sehr gutes Sprayverhalten und damit für eine optimale motorische Verbrennung sorgt.

Laut den Initiatoren UFOP und Neste Oil in Zusammenarbeit mit dem Four Motors Team ist das Ziel des Forschungsprojekts, die technische Machbarkeit und Leistungsfähigkeit dieser neuen Biokraftstoffmischung zu demonstrieren. Eine Mischung, die in einem bislang einmaligen Ansatz zwei verschiedene Biokraftstoffe in einem maximalen Mischungsverhältnis von jeweils 50 Prozent zu einem neuen, leistungsfähigen und emissionsarmen Kraftstoff vereint.

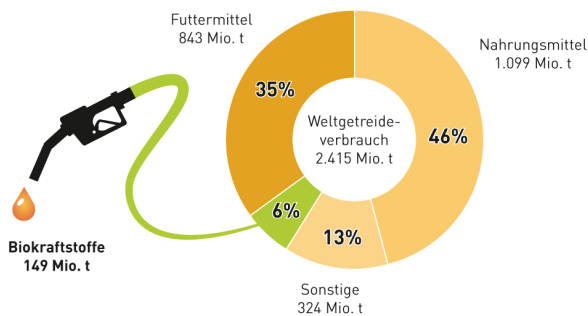
Im Rennen konnte der neue Kraftstoff mehr als überzeugen. Four Motors zog mit dem rapsölbasierten Rmax-Kraftstoff konsequent an der Hälfte des Starterfeldes vorbei und sicherte sich so nicht nur den Klassensieg, sondern auch mit Platz 54 in der Gesamtwertung eine Position inmitten deutlich leistungstärkerer Fahrzeuge. Die fossile Konkurrenz hatte aufgefahren: 217 Fahrzeuge traten am 24. August zum 6h-Rennen in der Eifel an. Mit 9:51 Minuten gelang Teamchef Tom von Löwis erstmals eine Rundenzeit unter zehn Minuten mit dem auch als „BioRocco“ bekannten Fahrzeug. Von Startplatz 136 aus fuhren die Piloten im Verlauf der sechs Stunden konsequent nach vorn und führten die Klasse von Anfang an souverän an. Am Ende gab es mit einem absolut problemlos eingefahrenen Klassensieg sowie der bemerkenswerten Gesamtplatzierung genau die Anerkennung, auf die Crew und Partner mit ihrem herausragenden Engagement in den vergangenen Wochen hingearbeitet haben.

Schlaglichter

Biokraftstoffanteil an der globalen Getreideernte

Prognose des globalen Getreideverbrauchs 2013/14

Für Biokraftstoffe werden nur ca. 6 % der Ernte genutzt



Quellen: FAO, International Grains Council
Stand: 08/2013

www.unendlich-viel-energie.de



Biokraftstoffe sind neben der Senkung des Kraftstoffverbrauchs und erneuerbarer Elektromobilität der wichtigste Faktor für die Energiewende im Verkehrssektor. An den Agrarmärkten stehen 2013/14 nach guten Ernten Überschüsse verstärkt auch zur Produktion von Biokraftstoffen zur Verfügung. Laut einer Schätzung des als Weltgetreiderat bekannten International Grains Council (IGC) werden im Wirtschaftsjahr 2013/14 rund 149 Millionen Tonnen Getreide für die Biokraftstoffnut-

zung verwendet. Das sind knapp 9 Millionen Tonnen oder 6 Prozent mehr als im Wirtschaftsjahr 2012/13. Gleichzeitig bleibt der Anteil von Biokraftstoffen an der Nutzung der Weltgetreideernte mit rund 6 Prozent weitgehend konstant. Basis für diese Entwicklung sind gute Getreideernten in wichtigen Anbauländern. So rechnet die UN-Landwirtschaftsorganisation (FAO) 2013/14 mit einer Steigerung der Weltgetreideproduktion um 7 Prozent auf 2.479 Millionen Tonnen. Der globale Getreideverbrauch soll sich lediglich um gut 3 Prozent auf 2.415 Millionen Tonnen erhöhen. Für die Ernährung der Weltbevölkerung wäre somit ausreichend Getreide vorhanden, während gleichzeitig

der Bedarf der Biokraftstoffwirtschaft gedeckt werden kann.

Getreide wird im Biokraftstoffbereich für die Herstellung von Bioethanol benötigt, das dem Benzin beigemischt wird oder auch mit Anteilen von 85 Prozent als Kraftstoff unter dem Namen E85 vermarktet wird. In Deutschland wird Ethanol vor allem in der Beimischung im Kraftstoff E10 eingesetzt, während E85 ein Nischenprodukt ist. Anders sieht es beispielsweise in Brasilien aus, wo sogenannte Flex-Fuel-Pkw (FFV), die mit wechselnden Kraftstoffmischungen betrieben werden können, weitaus stärker verbreitet sind als hierzulande.

Ein mögliches Wachstum der Biokraftstoffbranche ist in Deutschland allerdings durch die geltende Biokraftstoffquote von 6,25 Prozent beschränkt. Der Markt für reine Biokraftstoffe ist seit der Streichung von Steuerermäßigungen praktisch zum Erliegen gekommen.

Mehrheit der Deutschen laut BUND gegen „Biosprit“-Förderung und Beimischungszwang

Vor dem Hintergrund der am 11. September im EU-Parlament stattfindenden Abstimmung über den Vorschlag, die Förderung von Biokraftstoffen der ersten Generation bis 2020 auf das aktuelle Niveau zu begrenzen, hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eine Umfrage bei mehr als 1.000 Bundesbürgern durchgeführt. Bei dieser Umfrage stand der Aspekt des „Zwangs“ der Beimischung von Biokraftstoffen, die vom BUND wie auch von anderen kritischen Organisationen als „Agrosprit“

bezeichnet werden, offensichtlich im Vordergrund. Da Zwang grundsätzlich als negativ bewertet wird, überrascht das Ergebnis nicht, nach dem nur etwa jeder Fünfte es richtig findet, dass Biokraftstoffe allen Kraftstoffarten beigemischt werden. Mehr als zwei Drittel der Deutschen lehnen der Umfrage zufolge die derzeitige politische und finanzielle Förderung von Biokraftstoffen aus Ackerfrüchten ab.

Dass es dem BUND nicht nur um Biokraftstoffe geht, macht die BUND-Agrarexpertin Kathrin Birkel in einer Pressemeldung

zur Vorstellung der Umfrageergebnisse deutlich. Die Förderung des Einsatzes von Agrotreibstoffen ermögliche es nämlich Autoherstellern, die Anwendung von Sprintspar-Techniken auf die lange Bank zu schieben. Vor allem deutsche Hersteller favorisierten demnach weiterhin große, schwere und „spritfressende“ Fahrzeuge, deren klimaschädliche Auswirkungen unter dem Deckmantel des Einsatzes von sogenanntem „Biosprit“ verschleiert würden.

Schlaglichter

iLUC-Faktoren ablehnen – UFOP-Vorsitzender appelliert an das Europäische Parlament

Im Vorfeld der entscheidenden Debatte am 09./10. September 2013 im Europäischen Parlament über die Vorschläge der EU-Kommission zur Änderung der EU-Biokraftstoffpolitik appelliert der UFOP, Wolfgang Vogel, an die Mitglieder der zuständigen Ausschüsse, die Einführung von iLUC-Faktoren sowie die Begrenzung der Anbaubiomasse für die Biokraftstoffproduktion abzulehnen. In seinem Schreiben weist er darauf hin, dass die wissenschaftliche Grundlage für die Bemessung von iLUC-Faktoren unzureichend ist und damit eine unmittelbare Ursache-Wirkungsbeziehung zwischen der EU-Biokraftstoffpolitik und den hierdurch

bedingten indirekten Landnutzungsänderungen in Drittstaaten nicht nachgewiesen werden kann. Vogel erinnert an die kritische Stellungnahme der beiden Experten Dr. David Laborde, IFPRI-Institut Washington DC und Projektleiter der von der Kommission beauftragten IFPRI-Studie sowie Professor Dr. Uwe Lahl, Universität Darmstadt, die die IFPRI-Studie als Grundlage für die Berechnung von iLUC-Faktoren in Frage gestellt haben. Das IFPRI-Institut habe bereits bei der Veröffentlichung darauf hingewiesen, dass die Studie mit über 20 Fehlern und Unsicherheiten behaftet sei, so Vogel. Der UFOP-Vorsitzende stellt in seinem Appell

klar, dass die energetische Nutzung von Palmöl mit einem Rohstoffanteil von 5 Prozent - gemessen an der Gesamtproduktion von 58 Mio. Tonnen - vergleichsweise gering sei. Demgegenüber würden allein für die stoffliche Nutzung ca. 12 Millionen Tonnen Palmöl verbraucht. Anzuerkennen sei vielmehr, dass gerade die Biokraftstoffpolitik den richtungweisenden Impuls für eine alle Verwendungsbereiche einbeziehende Nachhaltigkeitszertifizierung gegeben habe. Die Einführung von Zertifizierungsanforderungen und deren Umsetzung in weiteren Bereichen dürfe jetzt nicht zu einem veraltungstechnischen Flickenteppich werden.

Feldversuch mit R33-Diesel



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat die Hochschule Coburg zum offiziellen Start des Verbundprojekts „Diesel R33“ besucht. In den nächsten zwei Jahren werden rund 280 Fahrzeuge den neuen Kraftstoff Diesel R33 testen. Er enthält einen bislang nicht erhältlichen Anteil von insgesamt 33 Prozent regenerativer Kraftstoffkomponenten. „Das Projekt Diesel R33 stellt einen Meilenstein der Kraftstoffentwicklung dar“, sagte Prof. Dr. Jürgen Krahl, Vizepräsident der Hochschule Coburg und Leiter des Verbundprojekts. Unter Federführung des Technologietransferzentrums Automobile der Hochschule Coburg (TAC) haben sich 19 Partner zur Entwicklung und Erprobung des neuen Kraftstoffs in einem Großversuch zusammengeschlossen. Das gelte, so Krahl,

als bundesweites Alleinstellungsmerkmal des Projekts. Diesel R33 erfüllt die Vorgaben der gültigen Norm für Dieselmotorkraftstoff. Nach Abschluss der zweijährigen Testphase könnte er also in allen Diesel-Fahrzeugen verwendet werden. Neben dem üblichen Biodiesel-Anteil von 7 Prozent verfügt Diesel R33 über einen Anteil von 26 Prozent hydriertem Pflanzenöl. Ein Flottenversuch mit rund 280 Fahrzeugen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Nutzungsart soll die Verträglichkeit des Kraftstoffs mit allen Motorkonzepten aufzeigen. Dabei wird auch untersucht, ob Diesel R33 einen positiven Einfluss auf die Haltbarkeit des Motoröls hat. Wesentlich ist außerdem die Frage der Nachhaltigkeit. Das Johann Heinrich von Thünen-Institut wird deshalb in Zusammenarbeit mit Experten der IEA Bioenergy die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen vornehmen. Gemeinsam mit dem Projektpartner SÜC (Städtische Werke Überlandwerke Coburg) richtete die Hochschule Coburg die offi-

zielle Eröffnungsveranstaltung zu „Diesel R33“ aus. Die gesamte Fahrzeugflotte des regionalen Energieversorgungsunternehmens und die SÜC-Stadtbusse werden in den kommenden zwei Jahren ebenfalls am Flottenversuch beteiligt sein. Zum offiziellen Start des Verbundprojekts sagte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer: „Wir wollen auch in Zukunft bezahlbare, saubere und sichere Mobilität ermöglichen. Dazu müssen Verkehre nachhaltig und effizient organisiert werden. Das kann nur im engen Schulterschluss aller Beteiligten gelingen: Gefordert ist hier die Wirtschaft ebenso wie Wissenschaft, Forschung und Politik. Dieses Zusammenspiel ist bei diesem Projekt hervorragend gelungen.“ Ramsauer begrüßte auch, dass das Vorhaben in der Praxis auf seine Alltagstauglichkeit getestet werde. „Denn nur wenn die Produkte den Nutzer überzeugen, haben sie eine Chance, sich am Markt durchzusetzen.“

Weitere Informationen: www.tankzukunft.de

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.

