

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	14. KW	Vorwoche	Ten- denz
-------------	--------	----------	--------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	345,14	346,20	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	367,00	369,00	↘
------	--------	--------	---

Rapsöl	685,00	698,00	↘
--------	--------	--------	---

Rapsschrot	244,00	246,00	↘
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	241,11	240,36	↗
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	367,00	370,00	↘
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise in ct/l, excl. MwSt.

Biodiesel	114,60	113,25	↗
-----------	--------	--------	---

Rapsölkraftstoff*	139,05	137,33	↗
-------------------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Bioheizöl	71,82	70,97	↗
-----------	-------	-------	---

Diesel	119,79	117,67	↗
--------	--------	--------	---

Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	44,24	43,39	↗
--------------	-------	-------	---

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Feste Rapskurse und zeitweise lebhaftere Nachfrage geben Erzeugerpreisen für Raps im März 2015 Auftrieb
- Umfangreiche Getreideverladungen begrenzen Handel mit Raps, Nachfrage konzentriert sich auf Termine Mai bis Juni 2015
- Sojabohnenernte in Südamerika kommt flott voran, Brasiliens Ernte zu etwa zwei Dritteln eingefahren, erste Erträge in Argentinien auf Rekordniveau, US-Kurse unter Druck

Ölschrote und Presskuchen

- Schleppende Sojaschrotlieferungen aus Südamerika begrenzen vorderes Angebot, Rapsschrotpreise ziehen kräftig an
- Preisspanne für Rapspresskuchen wird enger

Pflanzenöle

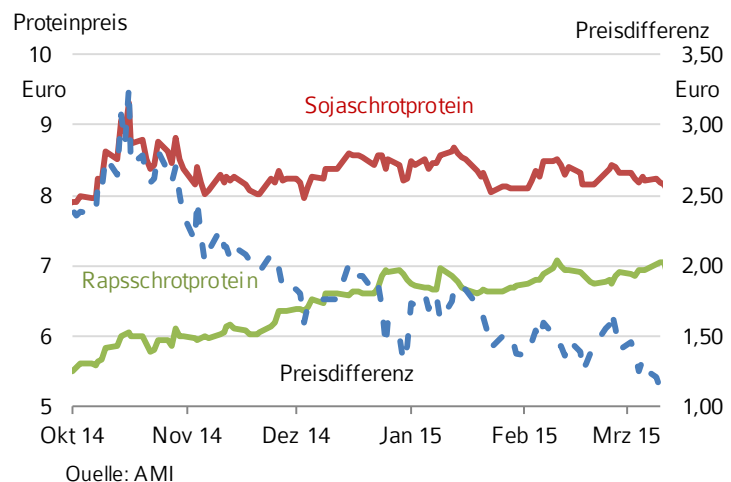
- Kaum Pflanzenöle umgesetzt, Raps- und Sojaölpreise behauptet
- Stabile Preise für kaltgepresstes Rapsöl

Biokraftstoffe

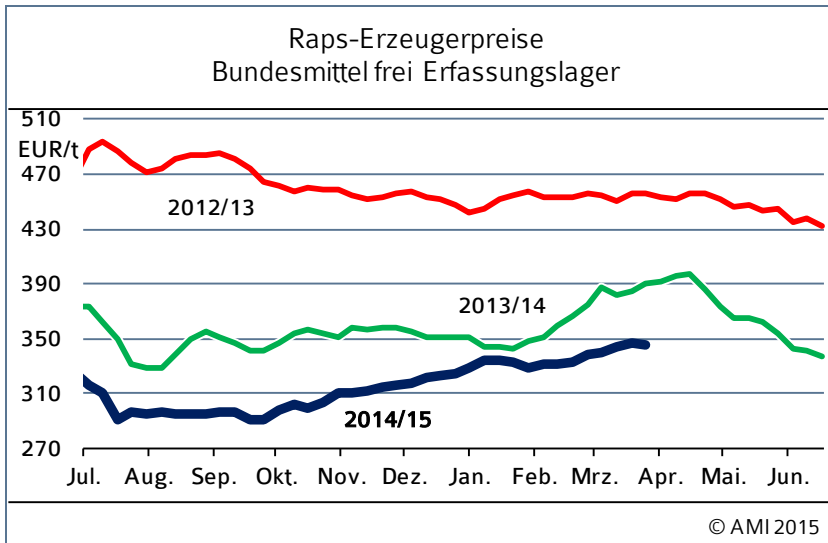
- Biodieserverbrauch im Januar 2015 leicht rückläufig
- Großhandelspreise für Biodiesel und Diesel legen im März 2015 zu

Grafik der Woche

Differenz der Proteinpreise von Ölschroten
in Euro pro Prozent Protein je Tonne



Marktpreise



Raps

Die Rapsnotierungen in Paris haben im März 2015 kräftig zugelegt. Der Fronttermin kletterte über 370 EUR/t. Gleichzeitig hat sich die Nachfrage der Verarbeiter am Kassamarkt zeitweise belebt. Die vor diesem Hintergrund steigenden Preise hatten die Abgabebereitschaft der Erzeuger zwar etwas erhöht, trotzdem wurden in der Hoffnung auf weitere Preissteigerungen zum Saisonende nur geringe Teilmengen verkauft. Zum Monatsende führten wieder schwache Vorgaben von der Börse zu Preisrücknahmen, zumal die Prämien der Verarbeiter sich aufgrund unbefriedigender Margen kaum verändert hatten.

Rapsöl

Die Rapsölpreise haben sich zum Monatsende bei etwa 690 EUR/t fob Hamburg eingependelt. Die Nachfrage hat sich nur kurzzeitig etwas belebt, war ansonsten sehr gering. Das Angebot war dabei mehr als ausreichend.

Rapspresskuchen

Die Forderungen für Rapspresskuchen sind gegenüber Vormonat im Schnitt unverändert. Allerdings ist die Preisspanne enger geworden. Im Schnitt zahlten Veredelungsbetriebe 242,20 EUR/t ab Mühle. Von Mischfutterherstellern wurden knapp 241 EUR/t gefordert. Auch die Großhandelspreise sind nahezu, nach den Preisschwankungen im Februar 2015, im März mit 244 EUR/t fob unverändert geblieben. Für Rapsextraktionsschrot frei Hof wurden Mitte März 2015 rund 270,30 EUR/t gefordert und damit knapp 5 EUR/t mehr als im Vormonat. Hier macht sich vor allem das knappe vordere Angebot bemerkbar.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 25.03.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2014 franko	Rapschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	367	244	685	612
Vorwoche	369	246	698	608

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 17.03.2015)

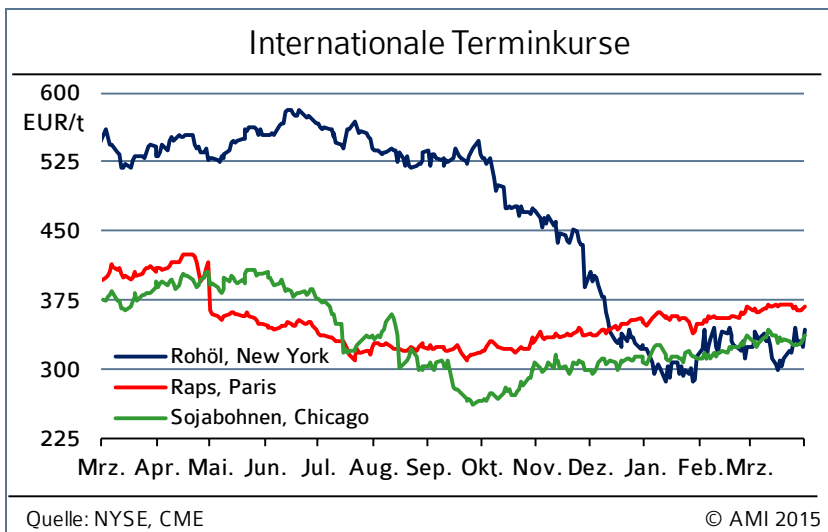
Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-245	235-250	79,23	79,48	139,05
> 100 t	240-245	230-245	Vm: 79,23	79,48	137,33

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI

Kaltgepresstes Rapsöl

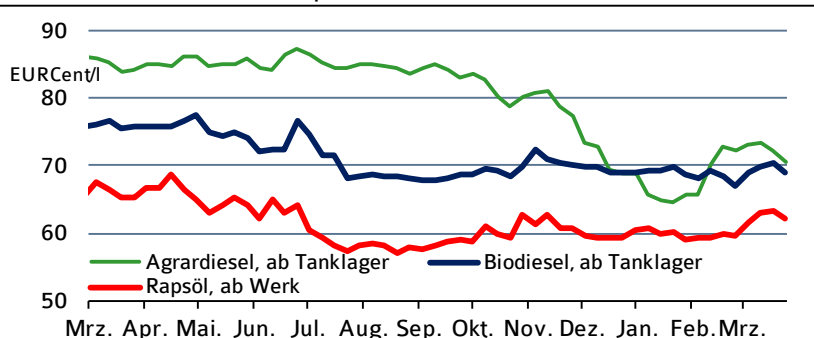
Die meisten dezentralen Ölmühlen ließen Ihre Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl gegenüber Vormonat unverändert. Regional gab es einige Anpassungen, die im Schnitt aber zu keiner Veränderung gegenüber dem Vormonat geführt haben. Die Preise für Rapsextraktionsöl haben seit Mitte Februar 2015 deutlich zugelegt. Mitte März wurden gut 63 Cent/l fob Mühle erlangt und damit 3,5 Cent/l mehr als vor vier Wochen. Damit rutscht der Preisabstand zu kaltgepresstem Rapsöl erstmals seit 2 Jahren wieder unter die Linie von 20 Cent/l.



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

Biodiesel/min Diesel

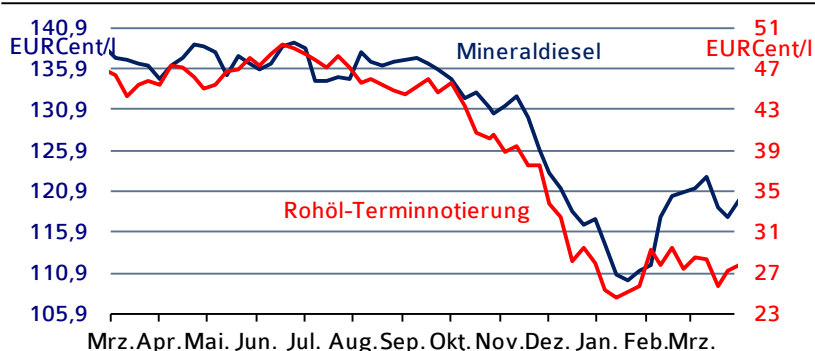
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



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

© AMI 2015

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2015

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t	kumuliert		
	Jan.	2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	161,7	167,0
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	0,2
Summe Biodiesel	161,9	161,9	167,2
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1
Summe Biodies. & PÖL	161,9	161,9	167,3
Dieselmotorkraftstoffe	2.823,6	2.823,6	2.695,5
Anteil Beimischung	5,7 %	5,7 %	6,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.823,7	2.695,7
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	5,7 %	6,2 %
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,7	10,7
Bioethanol Beimischung	66,3	66,3	83,6
Bioethanol E 85	0,1	0,1	0,8
Summe Bioethanol	76,1	76,1	95,0
Ottokraftstoffe	1.464,1	1.464,1	1.427,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.464,2	1.428,2
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	5,2 %	6,7 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b)

Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von

Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Großhandelspreise

Die Großhandelspreise für Biodiesel und mineralischen Diesel haben im März 2015 im Schnitt zwar zugelegt, gerieten aber Mitte des Monats unter kräftigen Druck. Die Dieselpreise wurden von schwachen Mineralölnotierungen belastet, die aufgrund des globalen Überangebots erneut Verluste verzeichneten. Der Preisrückgang für Biodiesel war auf rückläufige Rapsölpreise zurückzuführen.

Tankstellenpreise

Die Tankstellenpreise für Diesel haben im März 2015 stark geschwankt. Nachdem sie zur Monatsmitte deutlich gesunken sind, legten sie Ende des Monats wieder zu. Im Monatschnitt kostete Diesel an der Zapfsäule 120 Cent/l und damit etwa 2 Cent/l mehr als im Vormonat.

Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung ist im Januar 2015 gegenüber Dezember 2014 zwar um fast 16 % deutlich gesunken, der Einbruch, den einzelne Marktteilnehmer nach Einführung der THG-Quote zum 1.1.2015 erwartet hatten, ist aber ausgeblieben. Der Rückgang gegenüber Dezember ist zudem saisonüblich. Insgesamt wurden in Deutschland im Januar 2015 knapp 161.700 t Biodiesel zur Beimischung nachgefragt und so etwa 3 % weniger als im Vorjahresmonat.

Der Verbrauch von Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) lag indes mit 150 t leicht unter dem bereits geringen Niveau von Januar 2014. Pflanzenöl als Kraftstoff wurde mit 29 t nur noch halb so viel nachgefragt wie schon im unterdurchschnittlichen Vorjahresmonat.

Der Verbrauch von mineralischem Diesel hat im Vorjahresvergleich im Januar um etwa 5 % derweil deutlich zugelegt. Dadurch sank der Volumenanteil der Biokraftstoffe auf 5,7 %. Im Dezember 2014 waren es noch 6,6 %.

Die Nachfrage nach Bioethanol war im Januar 2015 mit insgesamt 76.068 t deutlich kleiner als im Vormonat und Vorjahresmonat.

Schlaglichter

Biodiesel in modernen EU Stufe IV Dieselmotoren der Land- und Forstwirtschaft Universität Rostock untersucht technische Machbarkeit

In Zukunft weiterhin mit nachhaltig zertifiziertem Biodiesel aus Rapsöl die Felder bestellen – das ist das Ziel des vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) über die Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) und von der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) geförderten Projektes, das aktuell an der Universität Rostock gestartet wurde. Dahinter steht die Idee, dass sich die Landwirtschaft über die Ölquelle Raps selbst mit der notwendigen Antriebsenergie versorgt. Auf mehr als 1,3 Millionen Hektar wächst zurzeit Raps heran. Ein Hektar Raps liefert etwa 1.600 Liter Rapsöl für die Herstellung von Biodiesel – genug, um 18 bis 20 Hektar bewirtschaften zu können. Bei der Rapsölgewinnung fallen zugleich rund 2.400 kg Rapschrot als wichtige heimische Eiweißquelle für die Tierfütterung an. Die Verwendung von Biodiesel ist in der Land- und Forstwirtschaft steuerbefreit. Der Biodieseleinsatz ist damit besonders dann wirtschaftlich interes-

sant, wenn in Zukunft die Rohölpreise wieder steigen werden. Was einem stärkeren Biodieseleinsatz jetzt noch entgegensteht, sind fehlende Herstellerfreigaben für moderne Motoren der Abgasstufe EU Stufe IV. Heute vorliegende Freigaben gelten nur für Fahrzeuge bis zur Abgasstufe IIIb, IIIa oder II. Um Herstellern diesen Weg zu ebnet, will die Universität Rostock mit Unterstützung des Industrie- und Landtechnik-Motorenherstellers DEUTZ aus Köln jetzt das Verhalten von Biodiesel in Stufe-IV-Motoren grundsätzlich untersuchen. Die Rostocker Wissenschaftler konzentrieren sich dabei auf Biodiesel. In dem bis Ende 2016 laufenden Projekt untersuchen sie vor allem die Auswirkungen des Biokraftstoffs auf die Abgasnachbehandlungssysteme (AGN-System), denn diese machen den wesentlichen Unterschied zwischen den Abgasstufen III und IV aus. Eine wichtige Frage in diesem Zusammenhang ist, ob und wie stark AGN-Systeme durch in den Kraftstoffen enthaltene Spurenelemen-

te wie P, K, Na und Ca deaktiviert werden. Dies soll in einem 1.000-Stunden Motordauerlauf im Nonroad Transient Cycle-Test mit einem modernen Motor der DEUTZ Baureihe TCD 3.6 L4 überprüft werden. Weitere Tests umfassen u.a. den nach ISO standardisierten C1-Prüfzyklus für Dieselfahrzeuge sowie einen stationären Motortest im Gabelstaplerzyklus. Letzterer simuliert Arbeiten im Niedriglastbereich, die bei landwirtschaftlichen Maschinen häufig vorkommen. Auch die Überprüfung der „On-Board-Diagnose“ (OBD), die alle abgasrelevanten Funktionen eines Fahrzeugs überwacht, gehört zum Projektumfang. Die Arbeiten der Universität Rostock können Herstellerfreigaben für Biodiesel in Land- und Forstmaschinen damit nicht nur hierzulande den Weg ebnet und so einen Beitrag für Klimaschutz und die Entwicklung ländlicher Räume leisten. Informationen stehen auf fnr.de im Menü Projekte & Förderung unter dem Förderkennzeichen 22012113 zur Verfügung.

Biokraftstoffindustrie: Politik muss Wissenschaft zu iLUC berücksichtigen

Die deutsche Biokraftstoffindustrie fordert, dass die politischen Entscheidungsträger in Brüssel wissenschaftliche Erkenntnisse zu Biokraftstoffen berücksichtigen. Deshalb sollte der europäische Gesetzgeber davon absehen, so genannte indirekte Landnutzungsänderungen (indirect Land Use Change, iLUC) in die Treibhausgasbilanz von Biodiesel und Bioethanol einzubeziehen. Die Wissenschaft erklärt deutlich, dass die iLUC-Theorie große Schwächen aufweist und hochgradig unsicher ist. Morgen werden sich zu diesem Thema Vertreter des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission und des Europäischen Rates treffen, um über die zukünftige Biokraftstoffgesetzgebung und insbesondere iLUC-Regelungen zu verhandeln. Der Weltklimarat IPCC hatte festgestellt, dass die Ergebnisse der iLUC-Theorie nicht messbar sind, nicht überprüfbar, abhängig von Annahmen und

politischen Entscheidungen. Die Autoren des wissenschaftlichen Dienstes der Europäischen Kommission (JRC) heben hervor, dass weiterhin strukturelle Schwierigkeiten bei der Modellierung von iLUC-Faktoren bestehen. Andere Wissenschaftler wie das Washingtoner IFPRI-Institut nennen die Unsicherheiten bei der Berechnung von iLUC „erheblich“ und warnen davor, iLUC in die Gesetzgebung für Biokraftstoffe einzubeziehen. Aufgrund der Unsicherheiten hatte ein Ausschuss der ISO-Normungsgruppe es abgelehnt, iLUC-Faktoren in die Norm für Nachhaltigkeitskriterien von Biomasse aufzunehmen. „An jeglicher wissenschaftlichen Expertise vorbei wollen einige Politiker des Europäischen Parlaments mit fadenscheinigen Argumenten Biodiesel vom Markt drängen. Das soll ausgerechnet wegen der angeblich schlechten Treibhausgasbilanz geschehen, obwohl Biokraftstoffe im

Vergleich zu fossilen Kraftstoffen bereits heute 60 Prozent weniger Treibhausgase ausstoßen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Würde iLUC berücksichtigt, wäre automatisch das Ende der Produktion und Nutzung von Biodiesel in Europa absehbar, weil der alternative Kraftstoff schlechtgerechnet würde und somit nicht mehr die gesetzlich vorgeschriebene Treibhausgasreduktion erreichen könnte. Trotz der klaren wissenschaftlichen Ablehnung fordert der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments mit einer dünnen Mehrheit, dass iLUC-Faktoren ab dem Jahr 2020 verpflichtend in die Treibhausgasbilanz von Biokraftstoffen einberechnet werden sollen. Dagegen folgt der Europäische Rat der wissenschaftlichen Expertise und lehnt iLUC-Faktoren ab, ebenso wie die Europäische Kommission.

Schlaglichter

Biodiesel: Steigende Produktion aber weniger Absatz in Deutschland

Die deutschen Biodiesel-Produzenten haben im vergangenen Jahr mit rund drei Millionen Tonnen das zweitbeste Produktionsergebnis ihrer noch jungen Industriegeschichte erzielt. Gleichzeitig ist nach Angaben des Bundeswirtschaftsministeriums der Anteil der alternativen Kraftstoffe Biodiesel, Bioethanol und Pflanzenöl am deutschen Kraftstoffmarkt auf 4,9 Prozent gesunken. Dies ist der niedrigste Wert seit dem Jahr 2005; den höchsten Marktanteil hatten sie im Jahr 2007 mit rund 7,2 Prozent. Die Exportquote der Biodieselproduzenten lag im vergangenen Jahr bei über 50 Prozent. „Aufgrund ihrer exzellenten internationalen Wettbewerbsfähigkeit und der niedrigen Rohstoffkosten für Raps konnte die deutsche Biodieselindustrie den Absatzeinbruch in Deutschland durch ver-

stärkten Export ausgleichen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Zudem seien Dumping-Importe von Biodiesel aus Argentinien und Indonesien im vergangenen Jahr vom EU-Markt ausgeschlossen worden, wodurch deutscher Biodiesel vermehrt nachgefragt wurde. „Biokraftstoffe sparen große Mengen Treibhausgase ein und sind die einzige in größeren Mengen vorhandene Alternative zu fossilen Kraftstoffen. Deshalb ist der Rückgang des Absatzes von Biodiesel in Deutschland im Hinblick auf die Klimaschutz-Ziele der Bundesregierung nicht akzeptabel“, sagte Baumann. Die Bundesregierung müsse sich fragen lassen, wie der niedrigste Anteil erneuerbarer Energieträger im Straßenverkehr seit 2005

mit der geforderten Verbesserung der Versorgungssicherheit sowie dem absehbaren Verfehlen der deutschen Klimaziele zusammenpasse. Baumann sprach sich für ein Nachsteuern bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen aus. Im Jahr 2014 stellten die deutschen Produzenten Biodiesel zu über 70 Prozent aus Raps und zu knapp 20 Prozent aus Abfällen her. Biokraftstoffe ersetzen Energieimporte aus Weltregionen mit problematischen Regierungssystemen und steigern somit die Energiesicherheit. „Die hohe heimische Biodieselproduktion ist hilfreich für Versorgungssicherheit in Europa, Umweltschutz und Einkünfte im ländlichen Raum. Wir fordern die Politik auf, eine verbesserte Absatzentwicklung durch kluge Entscheidungen voranzutreiben“, sagte Baumann.

Weniger geht immer: Grenzen des Downsizing noch nicht erreicht

Künftige Verbrennungsmotoren können noch kleiner ausfallen und dadurch weniger CO₂ ausstoßen. Dies zeigen mehrere Projekte der Forschungsvereinigung Verbrennungskraftmaschinen (FVV), die auf der Frühjahrstagung 2015 vorgestellt wurden. So ist es möglich, effiziente Motoren zu bauen, bei denen der Hubraum je Zylinder nur 200 Kubikzentimeter beträgt. Die spezifische Leistung moderner Ottomotoren, gemessen in Kilowatt pro Liter Hubraum, ist in den letzten Jahren durch Abgasturboladung und Direkteinspritzung deutlich gestiegen. Daher haben sich Dreizylindermotoren bis hinauf in die Mittelklasse durchsetzen können. Der Hubraum je Zylinder beträgt bei diesen „Downsizing“-Aggregaten in der Regel zwischen 350 und 500 Kubikzentimeter. In einem auf der Tagung vorgestellten Vorhaben untersuchten Wissenschaftler der RWTH Aachen im Auftrag der FVV, wie sich verschiedene Biokraftstoffe in hochaufgeladenen Ottomotoren mit Direkteinspritzung verhalten. Generell sind Kraftstoffe mit höherem Ethanolgehalt für kleine Motoren mit

hoher Leistungsdichte nämlich sehr geeignet: Sie erhöhen die Klopfestigkeit, die Neigung des Motors zu unkontrollierten Selbstzündungen bei hoher Leistungsanforderung nimmt ab. Dementsprechend kann auch bei hoher Last und Drehzahl mit einem optimalen Luft-Kraftstoff-Verhältnis gefahren werden. „Gleichzeitig müssen wir jedoch sicherstellen, dass der Motor auch mit normalem Superkraftstoff effizient betrieben werden kann“, erläutert Professor Dr. Stefan Pischinger. Als bewährte Methode gilt die Einspritzung zusätzlichen Kraftstoffs – doch das erhöht die CO₂-Emission. Alternativ untersuchten die Aachener zwei Technologien an einem hochaufgeladenen Dreizylindermotor mit 0,8 Litern Hubraum: Zum einen ein späteres Schließen des Einlassventils, zum anderen die Rückführung gekühlten Abgases. Ein so konfigurierter Motor würde bereits im europäischen Normzyklus rund zwei Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Deutlich höher fällt die Reduktion jedoch aus, betrachtet man den für schnelle Autobahnfahrten relevanten Betriebsbereich.

Obwohl Ladedruck und Kühlleistung bei dem Versuchsmotor limitiert waren, konnte eine Leistungssteigerung von 8,5 Prozent ohne „Anfettung“ nachgewiesen werden. Auch bei Nutzfahrzeug-Dieselmotoren ist eine weitere Steigerung der spezifischen Leistung möglich. An der Technischen Universität Braunschweig wurde dazu ein variables Ventiltriebssystem untersucht. Das elektrohydraulische System, das ohne Nockenwelle auskommt, ermöglicht eine stufenlose Verstellung der Ventilsteuerzeiten. Durch späteres Schließen des Einlassventils ist eine Steigerung der Leistung um rund zehn Prozent möglich. Die gewonnene Freiheit bei den Ventilsteuerzeiten kann jedoch auch genutzt werden, um die Abgastemperaturen gezielt zu erhöhen. Dies ist wichtig, weil für die einwandfreie Funktion der Abgasreinigungsanlage ein gewisses Temperaturniveau nicht unterschritten werden darf. „Ein variabler Ventiltrieb ermöglicht es grundsätzlich auch, bei gleicher Leistung, Verbrauch und Schadstoffemissionen abzusinken“, erläutert Eilts.

Schlaglichter

Rukwied hält an Biokraftstoffen fest

EU-Trilogverhandlungen über Biokraftstoffe vor entscheidender Phase

(DBV) „Der Deutsche Bauernverband hält Biokraftstoffe auf Basis landwirtschaftlicher Rohstoffe nach wie vor für einen guten und verantwortungsvollen Weg, die Klimaschutzbeiträge im Verkehrssektor zu erfüllen. Über die Kopplung von Futtermittel- und Biokraftstoffproduktion ist die Ernährungssicherung gewährleistet. Gemeinsam mit dem französischen Bauernverband FNSEA hofft der DBV, dass die Regierungen Deutschlands und Frankreichs für eine Zukunft der landwirtschaftlichen Biokraftstoffe eintreten werden.“ Diese Erwartung äußerte DBV-Präsident Joachim Rukwied im Vorfeld der abschließenden Trilogverhandlungen von Rat, EU-Parlament und Kommission über die beiden EU-Richtlinien zur Förderung von Energie aus

erneuerbaren Quellen. Rukwied wandte sich in einem Brief an die Bundesminister Sigmar Gabriel, Dr. Barbara Hendricks und Christian Schmidt und an deutschsprachige EU-Parlamentarier, der französische Bauernpräsident mit gleichlautendem Kernanliegen an seine Regierungsvertreter. „Mit der Nachhaltigkeits-Zertifizierung haben Deutschland und Europa eine globale Vorreiterrolle bei der Einhaltung von Klimaschutz-, Umwelt- und Sozialstandards inne“, stellte Rukwied fest. Die Einführung sogenannter iLUC-Faktoren, also eine zusätzliche kalkulatorischer CO₂-Belastung, würde den heimischen Anbau von nachwachsenden Rohstoffen in der EU mit zusätzlichen Treibhausgasemissionen aus der Regenwaldrodung in Übersee belasten.

„iLUC-Faktoren sind abwegig“, stellte der Bauernpräsident fest. Diese Faktoren seien wissenschaftlich umstritten und nicht für eine gesetzliche Regelung von Treibhausgasemissionen geeignet. Der DBV fordert in den Trilogverhandlungen die Einführung von iLUC-Faktoren in beiden Richtlinien zu streichen und den Anteil von Biokraftstoffen der ersten Generation auf mindestens 7 Prozent festzulegen. Ein gesondertes Ziel für fortschrittliche Biokraftstoffe müsse so technologieoffen gestaltet werden, dass die Absatzentwicklung durch Innovationsfortschritte bei synthetischen Biokraftstoffen bestimmt werde. „Darüber hinaus brauchen herkömmliche Biokraftstoffe bereits heute eine Perspektive über 2020 hinaus“, forderte Rukwied.

Beim BDOel übernimmt die junge Generation das Ruder

Drei Jahre nach der Fusion des Bundesverbandes Dezentraler Ölmühlen und des Bundesverbandes Pflanzenöle zum jetzigen Bundesverband Dezentraler Ölmühlen und Pflanzenöltechnik (BDOel) wurde am 10. März 2015 ein neuer Vorstand gewählt. Nachdem der erste Vorstand des fusionierten Verbandes vor allem im Zeichen der Zusammenführung der beiden Ursprungsverbände stand, sollte nun die Verantwortung an die junge Generation übergeben werden. Der bisherige Präsident des Verbandes, Günter Hell, bekleidete dieses Amt seit der Gründung des BDOel vor zehn Jahren. In dieser Zeit prägte er den Verband als Vertretung der Ölmüller gegenüber der Politik, aber auch als Plattform zum Informationsaustausch. Nach der Fusion, die mitten im Tief der Branche stattfand, integrierte er

maßgeblich die wirtschaftlichen Interessen der Ölmüller und die technischen Ansätze der Pflanzenölnutzung für Mobilität und Energieerzeugung. Zum neuen Präsidenten des Verbandes wurde Stefan Innerhofer gewählt. Seine Stellvertreter sind Rainer Reuß sowie Hubert Werner. Als Beisitzer kamen Sören Planer, Agrarunternehmen „Wöllmisse“ Schlöben e.G. und Stephan Arens, Geschäftsführer der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP), hinzu. Andreas Sollmann, Mara GmbH & Co. KG, und Karl Ludwig Meyer zu Stieghorst, Mey's Speiseöle, sind die einzigen verbliebenen Beisitzer. Der neue Vorstand werde auch neue Schwerpunkte setzen, kündigte Stefan Innerhofer bereits an. „Ein Schwerpunkt soll dabei vor allem in der Öffentlichkeitsarbeit liegen, um auch weiterhin die

Vorteile dezentral erzeugten Pflanzenöls darzustellen sowie deren Nutzung voranzutreiben, sowohl als Energieträger und für technische Zwecke, als auch als Lebensmittel. Des Weiteren wird sich der neue Vorstand in verschiedenen Projekten mit der Erarbeitung von Lösungen für aktuelle Probleme und Aufgaben der Mitglieder beschäftigen“, so der neue Verbandspräsident. Der Bundesverband Dezentraler Ölmühlen und Pflanzenöltechnik e.V. (BDOel) bündelt die Interessen der dezentralen Pflanzenölproduzenten und der Akteure rund um den Bereich Pflanzenöltechnologie. Die regionale und dezentrale Ausrichtung des Verbandes trägt der vielfältigen und ressourcenschonenden Verwendung heimischer Ölpflanzen als Kraftstoff, Speiseöl sowie Schmier- und Verfahrensstoff Rechnung.

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 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.

