

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE..... 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- US-Sojaernte kam aufgrund häufiger Regenfälle nur langsam in Schwung
- Positive Ernteaussichten und wachsender Angebotsdruck am Kassamarkt drücken Sojakurse
- Raps in Paris ohne Eigenbewegung im Fahrwasser von Chicago und Winnipeg, Kurse zum Monatsende leicht über Vormonatsniveau
- Erzeugerpreise für Raps steigen deutlich, Angebot bleibt knapp

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise unter Druck zeitweise schwacher Rapskurse sowie regional reichlichem Angebot auf vorderen Lieferterminen
- Rapspresskuchenpreise schwächer, Angebot ausreichend

Pflanzenöle

- Steigende Rapsölpreise schmälern Kaufinteresse
- Produktion dezentraler Ölmühlen steigt nach Sommerpause

Biokraftstoffe

- Biodieselpreise erreichen im September 2016 Jahreshoch
- Beimischungsanteil sinkt im Juli 2016 auf 5,7 %

Preistendenzen

Mittelwerte	39. KW	Vorwoche	Ten- denz
-------------	--------	----------	--------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	358,45	358,95	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	376,00	378,00	↘
------	--------	--------	---

Rapsöl	765,00	770,00	↘
--------	--------	--------	---

Rapsschrot	192,00	191,00	↗
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	225,31	233,25	↘
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	375,75	375,75	→
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise in ct/l, excl. MwSt.

Biodiesel	122,62	122,06	↗
-----------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Diesel	107,84	106,79	↗
--------	--------	--------	---

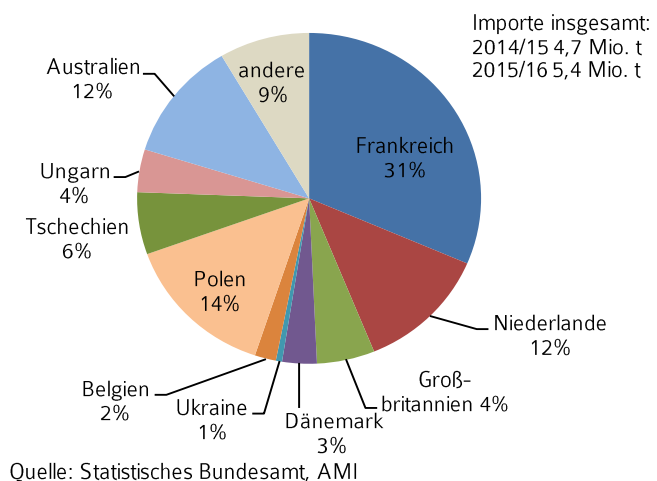
Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	47,05	45,34	↗
--------------	-------	-------	---

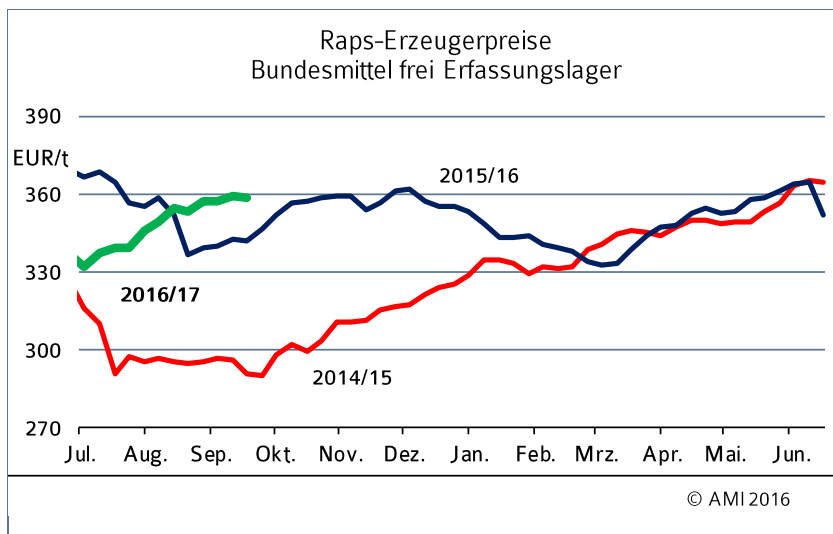
* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmühlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Grafik der Woche

Herkunftsländer deutscher Rapsimporte



Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 28.09.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	376	192	765	661
Vorwoche	378	191	770	654

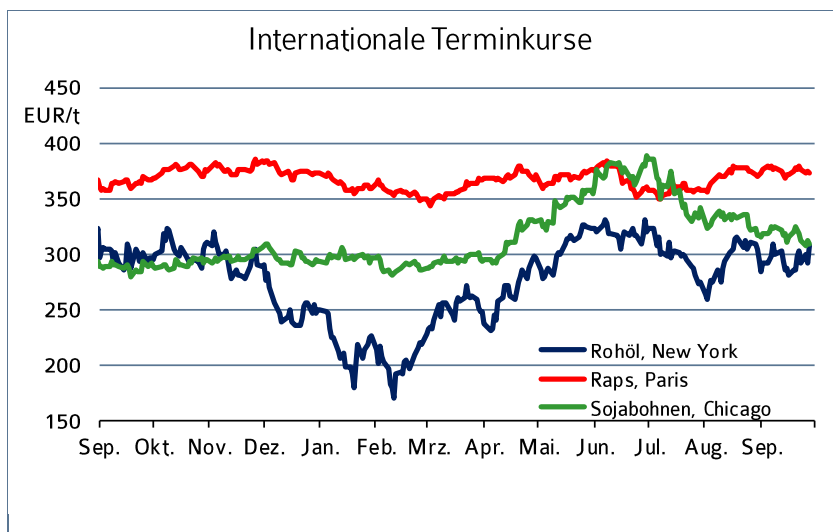
Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 20.09.2016)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	220-240	225-250	81,30	82,27	-
> 100 t	215-235	225-235	Vm: 82,20	83,27	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern
Quelle: AMI



Raps

Ölmühlen in Deutschland sind nur auf den vorderen Lieferpositionen gut mit Raps gedeckt, darüber hinaus gibt es für das Wirtschaftsjahr 2016/17 teils große Versorgungslücken. Die Preise tendieren aufgrund des anhaltend knappen Angebots fest und lagen mit durchschnittlich 358 EUR/t frei Erfassungs-lager im September 2016 gut 10 EUR/t über dem Vormonatsniveau.

Rapsöl

Die Rapsölpreise sind bei zeitweise festen Rapskursen im September 2016 deutlich gestiegen. Für vordere Ware müssen aufgrund des regional knappen Angebots teils deutliche Aufschläge gezahlt werden.

Rapspresskuchen

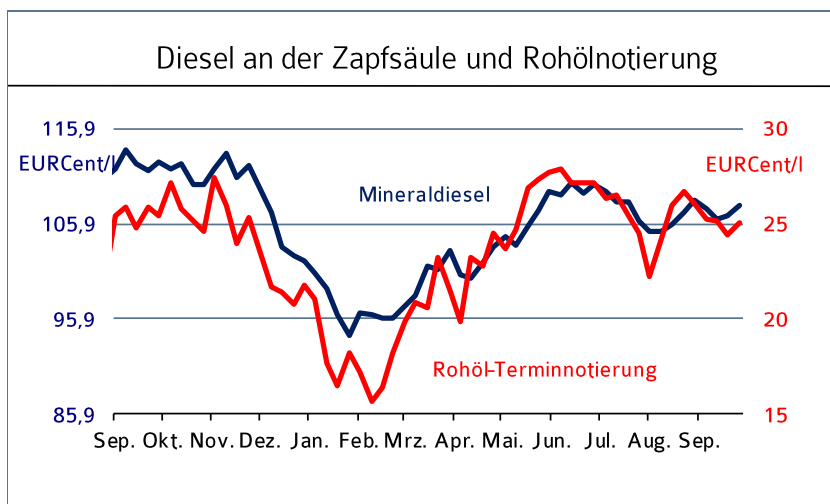
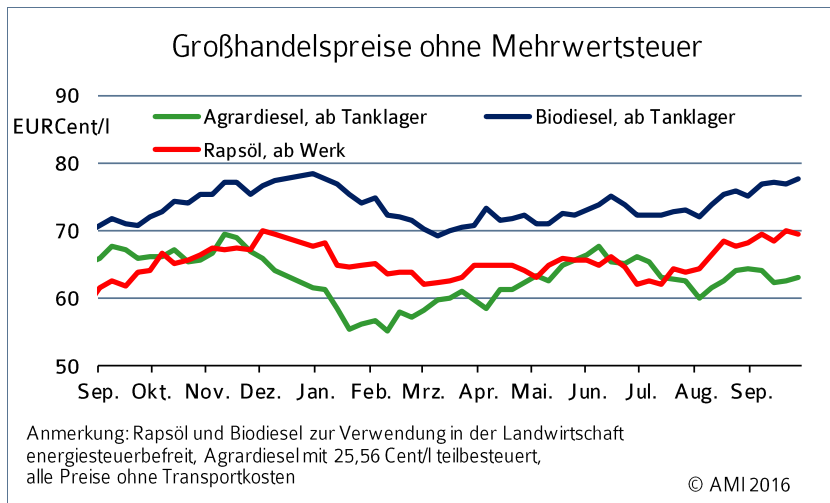
Die Presskuchenpreise ab süddeutscher, dezentraler Ölmühle wurden erneut kräftig nach unten korrigiert. Gegenüber Vormonat wurden mit durchschnittlich 225,30 EUR/t knapp 6 EUR/t weniger verlangt. Dabei bleibt das Preiszugeständnis im Geschäft mit Misch-futterherstellern bei 5 EUR/t. Die Großhandelspreise für Presskuchen sind gegenüber dem Vormonat ebenfalls zurückgenommen worden. Im September 2016 wurden für vordere Lieferungen im Schnitt 220 EUR/t fob Norddeutschland genannt, knapp 3 EUR/t weniger als noch im August. Das Angebot ist ausreichend, die Nachfrage indes zurückhaltend, so dass die zuletzt steigenden Rohstoffpreise nicht durchgesetzt werden konnten.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Produktion der dezentralen Ölmühlen hat nach der „Sommerpause“ zugelegt, insgesamt wurden bei den befragten Unternehmen 10 % mehr kaltgepresstes Rapsöl hergestellt. Dabei wurden die Preise leicht zurückgenommen. Im Schnitt wurde 81,80 Cent/l ermittelt und damit 1 Cent/l weniger als noch im Vormonat. Demgegenüber konnten im September 2016 industrielle Ölmühlen für Rapsöl mit durchschnittlich 69,3 Cent/l rund 3 % mehr als im Vormonat erzielen und so ihre Forderungen an den gestiegenen Rohstoffpreis anpassen.

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

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016 in 1.000 t	kumuliert									
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	2016	2015	
Biodiesel Beimischung	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	1.310,1	1.299,0	
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Summe Biodiesel	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	1.310,1	1.299,0	
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	0,1	0,8	0,1	0,1	3,7	0,5	
Summe Biodies. & PÖL	174,7	167,8	196,9	191,2	185,2	203,3	194,6	1.313,9	1.299,4	
Dieselmotorkraftstoffe	2.735,6	2.919,2	3.210,3	3.321,9	3.122,7	3.266,0	3.389,0	21.986,4	20.827,8	
Anteil Beimischung	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	6,0 %	6,2 %	
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.735,7	2.919,3	3.212,8	3.321,9	3.123,6	3.266,1	3.389,1	21.990,1	20.828,3	
Anteil Biodiesel & PÖL	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	6,0 %	6,2 %	
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,9	10,7	8,4	9,8	12,1	14,1	74,8	67,6	
Bioethanol Beimischung	83,3	69,9	78,7	81,7	88,6	95,8	97,9	595,9	601,8	
Bioethanol E 85	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Summe Bioethanol	93,1	79,8	89,5	90,0	98,4	107,9	112,1	670,7	669,5	
Ottokraftstoffe	1.342,5	1.389,7	1.505,6	1.521,4	1.566,2	1.543,0	1.600,7	10.463,9	10.468,7	
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,5	1.389,7	1.505,6	1.521,4	1.566,2	1.543,0	1.600,7	10.463,9	10.468,7	
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	5,7 %	5,9 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	7,0 %	6,4 %	6,4 %	

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

Standardware Biodiesel hat sich im September 2016 deutlich verteuert. Auftrieb gaben steigende Kosten für die Herstellung aufgrund fester Pflanzenölpreise. Ende September 2016 kosteten vordere Lieferungen mit durchschnittlich 78 Cent/l netto so viel wie seit Dezember 2015 nicht mehr. Die Preise für mineralischen Diesel schwankten stark und lagen am Monatsende mit 37,60 Cent/l netto leicht unter Vormonatsniveau.

Tankstellenpreise

Mit volatilen Rohölkursen schwankten auch die Preise für mineralischen Diesel an der Zapfsäule im September deutlich. Im Monatsdurchschnitt musste mit 107 Cent/l rund 1 Cent/l mehr gezahlt werden als im August. Die Preise für Super E10 legten ebenfalls um 1 Cent/l auf 127 Cent/l zu.

Verbrauch

Im Juli 2016 wurden in Deutschland nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle BAFA etwa 194.500 t Biodiesel zur Beimischung verbraucht. Das waren knapp 9.000 t weniger als im Vormonat, aber gut 4.000 t mehr als im Juli 2015. Der Verbrauch von mineralischem Diesel erreichte im Juli 2016 mit 3,4 Mio. t sein bisheriges Jahreshoch. Das Vorjahresniveau wurde leicht verfehlt. Der Anteil von Biodiesel lag bei rund 5,7 % und damit deutlich niedriger als im Vormonat, als es 6,2 % waren. Im Schnitt wurden bis Juli rund 6 % beigemischt.

Der volumetrische Beimischungsanteil von Bioethanol in Ottokraftstoff betrug im Juli 2016 etwa 7 % und war damit stabil zum Vormonat. Sowohl der Verbrauch von Ottokraftstoff als auch von Bioethanol sind leicht gestiegen und setzen so ihren Aufwärtstrend fort.

Schlaglichter

BLE-Bericht bestätigt Potenzial der Biokraftstoffe zur Treibhausgas-Reduktion eindrucksvoll

Der am 3. Oktober 2016 von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) veröffentlichte Evaluations- und Erfahrungsbericht 2015 unterstreicht mit einer ermittelten Treibhausgas-Reduktion von durchschnittlich 70 Prozent den bisher nur in Deutschland stattfindenden Wettbewerb unter den Biokraftstoffen um die effizienteste und kostengünstigste Treibhausgas-Reduktion, stellt die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) nachdrücklich fest.

Offensichtlich konnten gegenüber dem Vorjahr, dem letzten Jahr vor Einführung der Treibhausgas-Minderungspflicht am 1. Januar 2015, weitere Effizienzreserven gehoben werden. Denn für das Jahr 2014 wurde noch eine Treibhausgas-Minderung von durchschnittlich 51 Prozent festgestellt. Dieses überaus positive Ergebnis ist aber auch darauf zurück zu führen, dass die BLE, wie von der EU-Kommission anerkannt, ihrer Berichterstattungspflicht vorbildlich

nachkommt. Mit „Nabisy“ steht den betroffenen Wirtschaftsakteuren ein inzwischen gut funktionierendes System für die von der EU-Kommission zugelassenen Zertifizierungssysteme zur Verfügung.

Die UFOP bedauert außerordentlich, dass das Potenzial der Treibhausgas-Minderungspflicht von der Politik nicht anerkannt und im Sinne einer Vorbildfunktion europaweit eingeführt wird. Das Gegenteil ist der Fall: Markteingeführte Biokraftstoffe sollen – der Mitteilung der EU-Kommission vom Juli 2016 „für einen emissionsarmen Verkehr“ zufolge – abgewickelt statt sachgerecht gefördert werden. Alternative Absatzmöglichkeiten für die übervollen Rohstoffmärkte werden nicht aufgezeigt. Die UFOP fordert mit Blick auf den Zeitraum nach 2020 lediglich die Fortsetzung der Biokraftstoffpolitik im Wege einer „iLUC-freien Basismenge“ für Biokraftstoffe aus Biomasse, damit bestehende Investitionen einen Vertrauensschutz erfahren und die

Qualität der Nachhaltigkeitszertifizierung weiterentwickelt werden kann. Letzteres hatte der Europäische Rechnungshof von der EU-Kommission kürzlich gefordert.

Aus Sicht der UFOP müssen die herkömmlichen Biokraftstoffe gerade wegen ihrer nachgewiesenen Treibhausgas-Effizienz auch nach 2020 berücksichtigt werden, damit schon heute im Verkehr Treibhausgas-Emissionen in der breiten Flotte gespart werden. Die Diversifikation der Treibhausgas-Minderungsoptionen ist besonders dann für den Klimaschutz wichtig, sollten sich die Erwartungen der Politik in andere Technologien eben nicht so erfüllen, wie dies in einigen Studien vorausgesagt wird. Denn letztlich entscheiden Verbraucherakzeptanz und Wirtschaftlichkeit über den Marktzugang. Eine evolutionär angelegte Strategie müsse daher, so der Verband, die Grundlage für eine alle Akteure mitnehmende Klimaschutzstrategie insbesondere im Verkehrsbereich sein.

Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft gestartet



Ihren ersten öffentlichen Auftritt hatte die im Mai 2016 gegründete Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ vom 17. bis 25.9.2016 im Rahmen des Bayerischen Zentral-Landwirtschaftsfest (ZLF) in München. Es war der Auftakt eines breit angelegten Informationsprogramms, mit dem die in der Branchenplattform zusammengeschlossenen Verbände,

Unternehmen und Institutionen aus den Bereichen Landwirtschaft und Landtechnik den Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft fördern wollen. Auf dem traditionellen Zentral-Landwirtschaftsfest war die Branchenplattform in den Themenstand Nachwachsende Rohstoffe des Bayerischen Bauernverbandes eingebunden.

Parallel zur Messebeteiligung in München wurden auch erste Informationsmedien sowie ein Internetangebot veröffentlicht. Auf der Internetseite www.biokraftstoffetanken.de werden Vorteile, Technik und Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft vorgestellt. Mit

der Broschüre „10 Gründe für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft“ und einem Flyer mit Fakten zur Branchenplattform stehen auch Printmedien für den Einsatz bei Messen und Ausstellungen zur Verfügung. Dazu zählen in den nächsten Monaten unter anderem die EuroTier in Hannover, bei der die Branchenplattform ebenfalls ihr Beratungsangebot präsentieren wird. Mit diesen und einer Reihe weiterer Projekte verfolgt die Branchenplattform das Ziel, in den kommenden Monaten und Jahren eine umfassende und neutrale Information zu den Vorteilen und technischen Aspekten des Einsatzes unterschiedlichster Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft bereitzustellen. Im Fokus stehen dabei Biodiesel DIN EN 14214, Rapsölkraftstoff DIN 51605, Pflanzenölkraftstoff DIN 51623 sowie Biomethan Kraftstoff – CNG – DIN 51624.

Schlaglichter

UFOP enttäuscht über Positionierung des Bundesrates zur EU-Biokraftstoffpolitik ab 2020

Mit großer Enttäuschung hat die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) auf die Positionierung des Bundesrates reagiert, in der die EU-Kommission bestärkt wird, Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nicht nur zu begrenzen, sondern ab 2020 von einer Förderung grundsätzlich auszuschließen. Hintergrund ist die Beratung der Kommissionsmitteilung vom Juli 2016 einer „Europäischen Strategie für eine emissionsarme Mobilität“ im Bundesrat. Insbesondere eine Stellungnahme von Entwicklungsorganisationen zu diesem Vorgang löst Kritik aus.

Nach Ansicht der UFOP ist es völlig unverständlich, dass in Zeiten der Milchpreiskrise und von Niedrigstpreisen bei Getreide, Ölsaaten, Zucker und Pflanzenöl Umwelt- und Entwicklungsorganisationen immer noch nicht müde werden, den Rapsanbau bzw. die Rapsölverwendung für die Biokraftstoffproduktion in Deutschland mit dem Thema indirekter Landnutzungsänderungen (iLUC) wie z. B. Urwaldrodungen in Verbindung zu bringen. Die direkte Wirkungsbeziehung ist und bleibt wissenschaftlich umstritten. In ihrer völlig einseitigen Betrachtungsweise übersehen die Verbände schlichtweg, wie wichtig der Erhalt des Biokraftstoffmarktes als Absatzweg für das Rapsöl und für die Versorgung der Landwirtschaft mit dem wichtigsten heimischen Eiweißfutter, dem Rapsschrot ist. Ein Stopp der Biokraftstoffverwendung

von Rapsöl wird zu Mehrimporten von gentechnisch verändertem Soja aus Südamerika führen. Zugleich lenken gerade die Umweltverbände davon ab, dass auch Bundesumweltministerin Barbara Hendricks untätig blieb, als im Frühjahr dieses Jahres erneut der Urwald in Indonesien brannte. Der nachhaltig zertifizierte Rapsanbau in Deutschland, der mit über 80 Prozent die Rohstoffgrundlage für die Biodieselerarbeitung in Deutschland ausmacht, ist damit das Opfer des Beschlusses des Bundesrates.

Global überversorgte Märkte sind die Ursache für den enormen Einkommensdruck, unter dem die Bauern auch in den Entwicklungsländern leiden. Wohin also mit diesem Angebot fragt sich der Verband. Darauf geben auch die Entwicklungsorganisationen keine Antwort. Ironischerweise liefern gerade die Länder eine Antwort, die wegen Urwaldrodungen angeprangert werden. In Südamerika und Asien werden die Beimischungsquoten erhöht, um den Mengendruck zu kompensieren. Diese Entwicklung wird sich verstärken, sollte das Rapsöl aus dem europäischen Markt zusätzlich auf den Weltmarkt drängen.

Die UFOP stellt noch einmal in aller Deutlichkeit klar, dass mit einem Auslaufen der Biomasseverwendung ab 2020 als Ergebnis der Diskussion um die Erneuerbare Energien-

Richtlinie auch die Vorgaben an die Nachhaltigkeit und die Treibhausgas-Minderung für Anbaubiomasse überflüssig werden. In der Folge würden auch die in den Drittstaaten geltenden Nachhaltigkeitsanforderungen und die von der EU-Kommission zugelassenen Zertifizierungssysteme abgeschafft. Damit verliert die EU-Umweltpolitik die einzige rechtlich verankerte Eingriffsmöglichkeit, zukünftig schärfere Nachhaltigkeitsanforderungen durchzusetzen, wie dies der Europäische Rechnungshof in seinem Bericht kürzlich gefordert hatte. Was die Zukunft der Mobilität betrifft, steht für viele Umweltverbände bereits heute fest, dass der Treibstoff der Zukunft ausschließlich aus der Steckdose kommt. Nach Ansicht der UFOP verwundert es schon, dass bei diesen Überlegungen die Gesetze der Physik offensichtlich außer Kraft gesetzt werden können. Denn der erneuerbare Strombedarf ist gewaltig, will man fossile Kraftstoffe komplett ablösen. Umweltverbände und Bundesumweltministerium setzen leider nur auf eine technische Lösung und ignorieren das hiermit einhergehende zunehmende Versorgungsrisiko. Die UFOP tritt für eine evolutionäre Entwicklung ein, in der sich alle Rohstoff- bzw. Energiequellen, aber auch die Antriebssysteme in einem technologieoffenen Effizienzwettbewerb behaupten müssen. Biokraftstoffe sind daher unverzichtbar.

Kraftstoffe der Zukunft – Jetzt anmeden für den Kongress 2016

Bereits zum vierzehnten Mal trifft sich die internationale Biokraftstoffwirtschaft am 23. und 24.01.2017 zum internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“. Der Kongress findet auch 2017 wieder im CityCube am Berliner Messegelände statt. Der vom Bundesverband BioEnergie (BBE), der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), dem Bundesver-

band der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE), dem Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und dem Fachverband Biogas (FvB) ausgerichtete Fachkongress zeichnet sich erneut durch eine sehr große thematische Vielfalt aus. Das Kongressprogramm wird dabei um das Themenfeld der Elektromobilität erweitert. Nach Plenumsvorträgen und Podiumsveranstaltung werden in parallelen

Sessions spezifische Themen und Herausforderungen diskutiert.

Das vollständige Programm sowie die Onlineanmeldung für den 14. Internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft 2017“ stehen auf der Webseite der Veranstaltung zur Verfügung: www.kraftstoffe-der-zukunft.com

Schlaglichter

BDB^e: Klimaschutzplan 2050 – Entwurf des Bundesumweltministeriums verkennt Belastung durch Verkehr

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) teilt mit, dass er den Entwurf des Klimaschutzplan 2050 des Bundesumweltministeriums als Grundlage für die Diskussion der langfristigen Rahmenbedingungen des Klimaschutzes im Verkehr begrüßt. Positiv ist aus Sicht der deutschen Bioethanolwirtschaft, dass Technologieneutralität und Innovationsoffenheit als Grundlagen für die Erreichung der internationalen Klimaziele betont werden. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB^e: „Die Annahme, dass Straßen- und Schienenverkehr sowie Teile des Luft- und Schiffverkehrs weitgehend auf Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden könne, ist jedoch vor dem Hintergrund der Energiereferenzprognose des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie unrealistisch.“

Nach dieser Energiereferenzprognose wird die Anzahl der Elektroautos in Deutschland auf 2,8 Mio. im Jahr 2030 steigen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 6,4% am gesamten Kraftfahrzeugbestand von prognostizierten 44 Mio. im Jahr 2030. Für das Jahr 2050 werden 9,8 Mio. Elektroautos, die 23% des Kraftfahrzeugbestands ausmachen, vorausgesagt. Die Prognose enthält auch Daten zur Anzahl von Kraftfahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor auf Deutschlands Straßen: Im Jahr 2030 sollen es 42 Mio. und im Jahr 2050 noch 33 Mio. sein.

„Daraus folgt, dass für den Kraftfahrzeugbestand mit Benzin- und Dieselmotor noch mehrere Jahrzehnte lang flüssige oder gasförmige Kraftstoffe mit einem möglichst geringen Anteil fossiler Brennstoffe gebraucht werden.“, so Klein. Daher sei es aus seiner Sicht konsequent, wenn sich ein nationaler Klimaschutzplan für das Jahr 2050 an der Energiereferenzprognose orientiert, welche für das Jahr 2030 ein eindeutiges Zwischenziel zugrunde legt, „und zwar einen Anteil von 20% erneuerbarer Energien in allen Kraftstoffen.“

Treibhausgasemissionen des Verkehrs müssen mehr Beachtung finden

Nach Auffassung des BDB^e sollte ein nationaler Klimaschutzplan 2050 von realistischen Grundlagen und Prognosen ausgehen. Hierzu zählt, dass für die notwendige Senkung der kraftstoffbedingten Emissionen des Verkehrs eine Kombination von allen derzeit verfügbaren und noch zu entwickelnden Maßnahmen erforderlich ist.

Die in Deutschland im Jahr 2015 eingeführte Treibhausgasvermeidungspflicht für alle Kraftstoffe sollte aus Sicht des Verbands als Kern des Klimaschutzes im Verkehr konsequent ausgebaut werden. Die im novellierten Bundesimmissionschutzgesetz festgelegten und bis zum Jahr 2020 stufenweise steigenden Quo-

ten sollten deshalb schneller und stärker angehoben werden. Es sei vorteilhaft und ausbaufähig, dass die Kosten der Treibhausgasemissionen, d.h. die Kosten pro vermiedene Tonne CO₂, nun entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Einsatz von Biokraftstoffen geworden sind.

Die Effizienz von Bioethanol sei auf einen Wert von 70% Treibhausgasemissionen im Vergleich zu fossilem Kraftstoff im Jahr 2015 gestiegen. Wegen dieser Effizienzsteigerung konnte jedoch die Treibhausgasvermeidungspflicht von den Mineralölunternehmen zu leicht, d.h. mit weniger Biokraftstoffen erfüllt werden. Im Jahr 2015 sei die Beimischung von Bioethanol zu fossilem Benzin und Biodiesel zu fossilem Diesel um 8,6% gesunken. Daraus ergibt sich laut BDB^e, dass mit einer höheren Quote der Verbrauch fossiler Kraftstoffe hätte gesenkt werden können.

Die deutsche Bioethanolwirtschaft schlägt daher vor, die Erfüllung der Treibhausgasvermeidungs-Quote jährlich zu evaluieren. Auf dieser Grundlage ließe sich das Inverkehrbringen fossiler Kraftstoffe schrittweise begrenzen und das von der EU gesteckte Zwischenziel von 27% erneuerbarer Energien im Verkehr im Jahr 2030 leichter erreichen.

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.

