

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise kurzzeitig fester, aber größere Verkäufe aus der Landwirtschaft gibt es weiterhin nicht
- Handelspolitische Annäherung zwischen USA und China schürt erneut Hoffnung auf größeren US-Export

Ölschrote und Presskuchen

- Hinweis: Preise der dezentralen Ölmühlen für kaltgepresstes Rapsöl und Rapspresskuchen werden seit dem Jahreswechsel 2019 nicht mehr veröffentlicht. Stattdessen finden Sie auf Seite 2 nun die Preisentwicklung für Rapsexpeller
- Rapsschrotumsätze in der ersten Januarhälfte belebt, danach aber wieder schwächer, Angebot bleibt begrenzt
- Sojaschrotpreise bei stetigen Umsätzen stabil bis leicht schwächer

Pflanzenöle

- Preisdifferenz zwischen Raps- und Sojaöl schwindet
- Palmölpreise wegen rekordhoher Vorräte in Malaysia zuletzt schwächer

Kraftstoffe

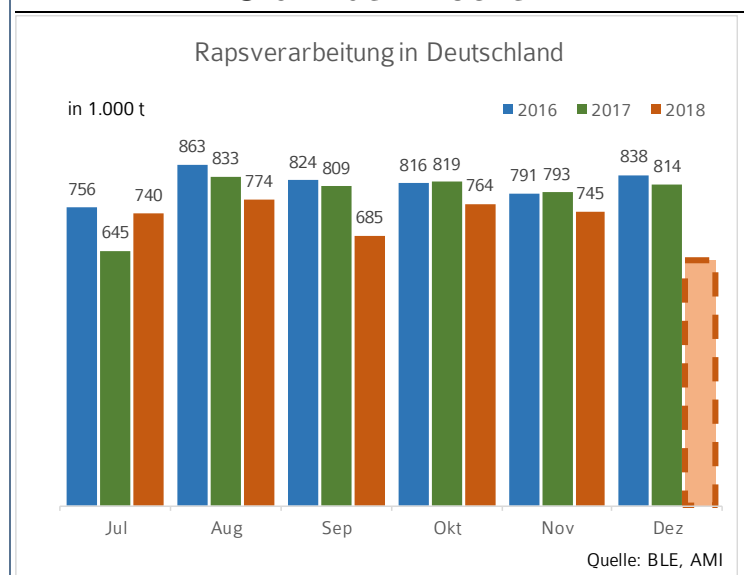
- Nachfrage der Biodieselindustrie im Januar ruhig aber stetig, regelmäßige Kaufanfragen für kleinere Mengen zur sofortigen Lieferung
- Rohölnotierungen profitieren von Aussicht auf Angebotsrückgang

Preistendenzen

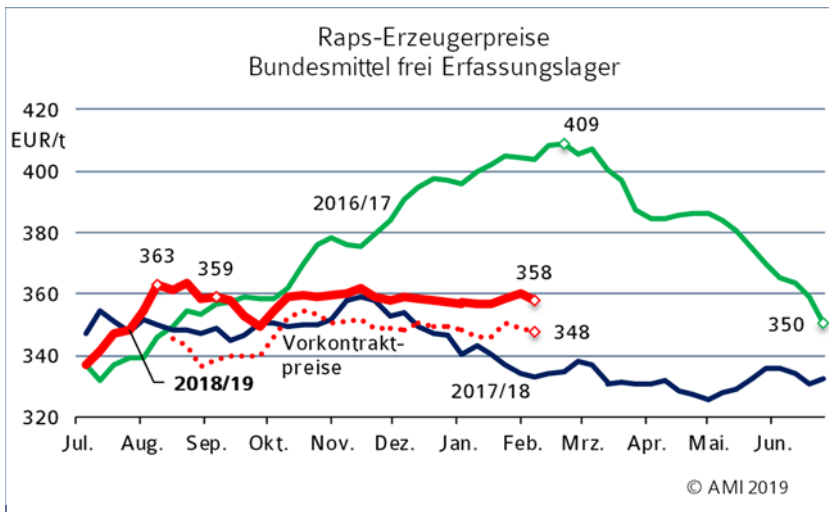
| Mittelwerte | 05. KW | Vorwoche | Tendenz |
|---|--------|----------|---------|
| Erzeugerpreise in EUR/t | | | |
| Raps | 358,01 | 360,02 | ↘ |
| Großhandelspreise in EUR/t | | | |
| Raps | 379,00 | 373,00 | ↗ |
| Rapsöl | 738,00 | 736,00 | ↗ |
| Rapsschrot | 243,00 | 242,00 | ↗ |
| Rapspresskuchen* | 247,00 | 247,00 | → |
| Paris Rapskurs | 378,75 | 371,75 | ↗ |
| Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt. | | | |
| Biodiesel | 127,55 | 127,07 | ↗ |
| Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt. | | | |
| Diesel | 123,40 | 125,46 | ↘ |
| Terminmarktkurse in US-\$/barrel | | | |
| Rohöl, Nymex | 54,23 | 52,62 | ↗ |

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

Grafik der Woche



Marktpreise

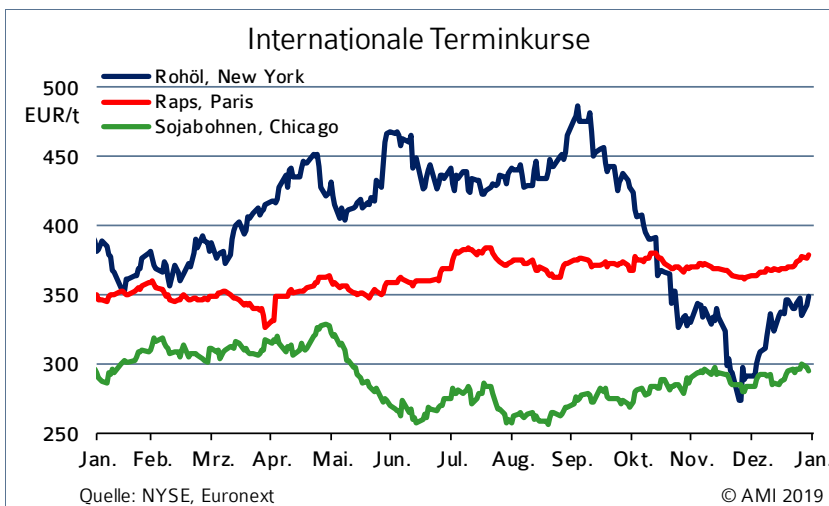
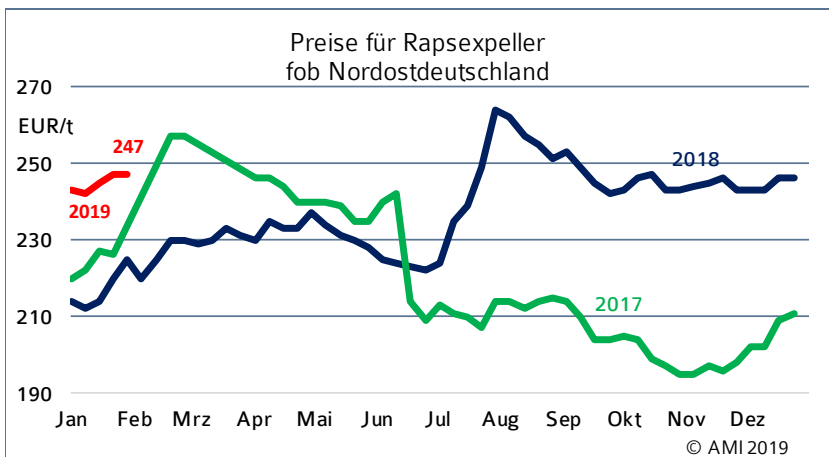


Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 30.01.2019, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

| | Raps Ernte 2018 franko | Rapsschrot fob | Rapsöl fob | Palmöl cif |
|-----------------|---------------------------|-------------------|---------------|---------------|
| vorderer Termin | 379 | 243 | 738 | 468 |
| Vorwoche | 373 | 242 | 736 | 484 |

Quelle: AMI



Raps

Festere Rapsterminkurse in Paris haben auch die Kassapreise hierzulande bewegt. Ende Januar legten die Raps-erzeugerpreise zu, zwischenzeitlich wurden sogar 360 EUR/t erreicht. Das hatte dann auch einige Rapsverkäufe aus Erzeugerhand zur Folge. Doch schnell kehrte Lethargie in den Markt zurück. Denn die meisten Ölmühlen haben sich auf den vorderen Terminen ausreichend mit Raps versorgt und Erzeuger hoffen im Übergang auf die Ernte 2019 noch deutlich höhere Preise durchzusetzen.

Rapsöl

Anfang Januar hatten die Rapsölpreise einen deutlichen Sprung nach oben gemacht und binnen einer Handelswoche um 38 auf 750 EUR/t fob Hamburg zugelegt. Das Niveau konnte jedoch nicht gehalten werden, zuletzt wurden 738 EUR/t genannt. Grund für den Preisrückgang dürften vor allem die schwächeren Palmölpreise sein. Sojaöl hat sich indes kräftig befestigt, aber davon konnte Rapsöl nicht profitieren.

Rapsexpeller

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

Seit dem Jahreswechsel hat sich Rapsexpeller fob Nordostdeutschland um 4 EUR/t auf 247 EUR/t verteuert. Rapsschrot fob Hamburg kostete zuletzt 243 EUR/t und hat sich im Verlauf des Januars damit ebenfalls um 4 EUR/t befestigt. Marktteilnehmer berichten von einem unverändert knappen Rapsschrotangebot der Ölmühlen auf den vorderen Positionen. Wer dringend Ware benötigt, muss mit Preisaufschlägen für die knappe Ware rechnen oder kann stattdessen kleinere Versorgungslücken mit Rapspresskuchen auffüllen.

Biodiesel/ min. Diesel

Großhandelspreise

Die Biodieselpreise sind im Januar kräftig gestiegen. Kaufinteresse ist Marktteilnehmern zufolge weiterhin vorhanden, wobei Liefertermine im ersten Quartal 2019 klar im Fokus stehen. Die großen Mengen werden zwar nicht gehandelt, aber die Umsätze können als stetig bezeichnet werden. Winterware steht dabei neben der allzeit gefragten UCOME-Ware im Fokus. Noch bis Mitte April wird Winterware mit der höheren Kältestabilität beigemischt, bevor dann auf Sommerware umgestellt wird.

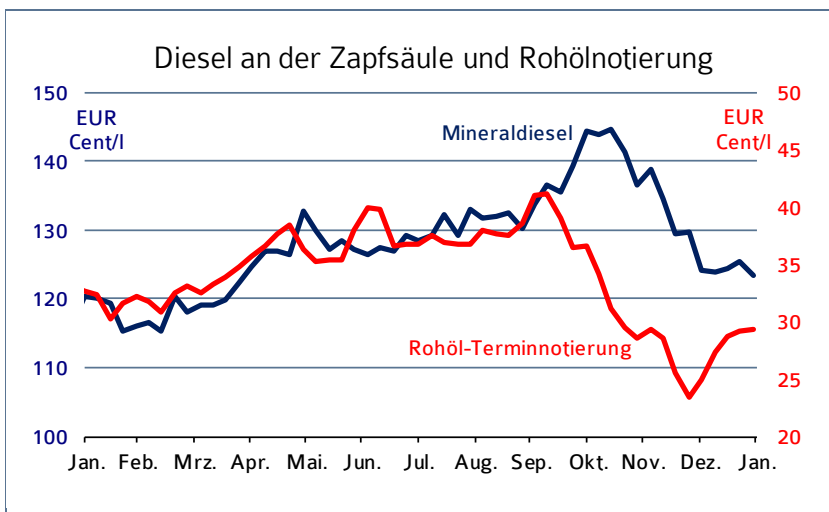
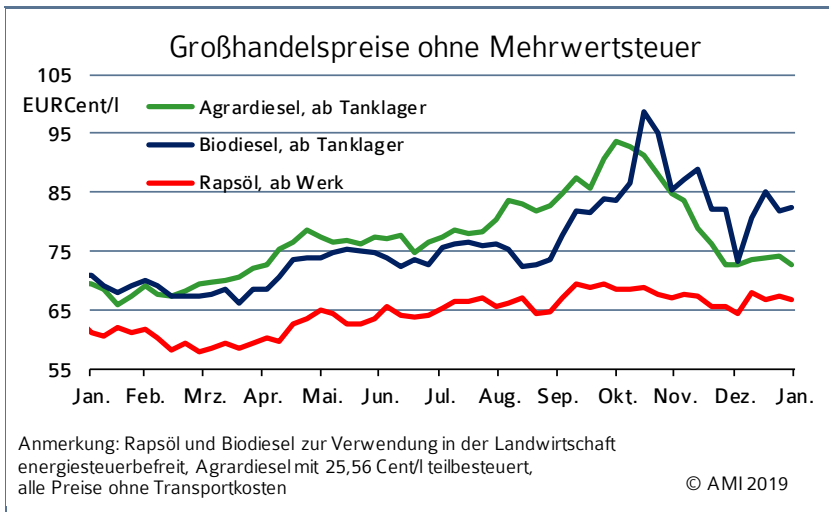
Tankstellenpreise

Die Rohölterminkurse haben sich befestigt. Auslöser sind Meldungen über einen Rückgang der Öllieferungen Saudi-Arabiens in die USA, die geringere Förderung Russlands sowie die wachsende Zuversicht im Handelsstreit zwischen China und den USA. Die Mineralölpreise hierzulande hat das allerdings kaum bewegt und gaben auf Monatsicht sogar leicht nach.

Verbrauch

Biodiesel

Trotz stabilem Dieserverbrauch ist die Beimischung von Biodiesel im November 2018 eingebrochen. Mit 173.438 t ist laut BAFA so wenig Biodiesel verwendet worden wie seit 22 Monaten nicht mehr.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018

| in 1.000 t | monatlich | | | | | | | | | | | | kumuliert | |
|-------------------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|-----------|--|
| | Jan. | Febr. | März | April | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | 2018 | 2017 | |
| Biodiesel Beimischung | 182,8 | 176,1 | 203,3 | 197,8 | 204,9 | 197,1 | 225,2 | 211,3 | 190,1 | 184,9 | 173,4 | 2.147,3 | 2.041,8 | |
| Dieselmotorkraftstoffe | 2.625,1 | 2.701,4 | 2.943,2 | 2.977,0 | 2.873,2 | 2.925,7 | 2.972,0 | 3.177,3 | 2.985,9 | 3.091,6 | 3.099,9 | 32.525,7 | 33.619,9 | |
| Biodiesel + Diesel | 2.807,9 | 2.877,5 | 3.146,5 | 3.174,8 | 3.078,2 | 3.122,7 | 3.197,1 | 3.388,6 | 3.176,1 | 3.276,5 | 3.273,4 | 34.673,1 | 35.661,6 | |
| Anteil Biodiesel | 6,5 % | 6,1 % | 6,5 % | 6,2 % | 6,7 % | 6,3 % | 7,0 % | 6,2 % | 6,0 % | 5,6 % | 5,3 % | 6,2 % | 5,7 % | |
| Bioethanol ETBE a) | 11,3 | 9,7 | 13,6 | 8,8 | 11,6 | 9,9 | 10,1 | 8,0 | 8,7 | 8,0 | 7,2 | 103,4 | 104,1 | |
| Bioethanol Beimischung | 94,7 | 78,8 | 85,7 | 87,8 | 95,3 | 93,2 | 94,8 | 101,7 | 84,0 | 88,0 | 86,5 | 990,5 | 952,1 | |
| Summe Bioethanol | 106,0 | 88,5 | 99,3 | 96,6 | 106,9 | 103,0 | 104,9 | 109,7 | 92,6 | 95,9 | 93,7 | 1.093,9 | 1.056,2 | |
| Ottokraftstoffe | 1.341,3 | 1.328,6 | 1.454,7 | 1.394,0 | 1.433,4 | 1.470,7 | 1.445,1 | 1.454,8 | 1.355,8 | 1.430,1 | 1.396,7 | 15.514,3 | 15.815,1 | |
| Otto- + Bioethanolkraftstoffe | 1.447,3 | 1.417,1 | 1.554,0 | 1.490,6 | 1.540,2 | 1.573,7 | 1.550,0 | 1.564,5 | 1.448,5 | 1.526,0 | 1.490,4 | 16.608,2 | 16.871,3 | |
| Anteil Bioethanol | 7,3 % | 6,2 % | 6,4 % | 6,5 % | 6,9 % | 6,5 % | 6,8 % | 7,0 % | 6,4 % | 6,3 % | 6,3 % | 6,6 % | 6,3 % | |

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

Der Beimischungsanteil sank auf 5,3 %. Im November entwickelten sich die Preise für Diesel und Biodiesel in entgegengesetzte Richtung. Während sich Diesel langsam wieder vergünstigte, legten die Biodieselforderungen sprunghaft zu und erreichten ihr Zenit Mitte November mit knapp 1,44 EUR/l. Das hat die Verwendung deutlich gedrosselt, was sich auch im Dezember fortgesetzt haben dürfte. Zudem hatte Niedrigwasser die Verschiffung der Kraftstoffe massiv beeinträchtigt, so dass bei den Dezemberzahlen auch ein deutlicher Rückgang der Ethanolbeimischung sichtbar werden dürfte. Im Vorjahr hatte sich der scharfe Preisanstieg erst im Dezember Bahn gebrochen, so dass im November mit knapp 194.000t Biodiesel deutlich mehr eingesetzt wurde.

Bioethanol

An Ethanol wurden im November 2018 rund 93.700 t Bioethanol verbraucht, davon wurden 86.537 t als Bioethanol beigemischt. Das war weniger als im Vormonat, übertraf aber deutlich die Vorjahresmenge. Demgegenüber war Bioethanol als ETBE-Zusatz weniger gefragt und der Verbrauch schrumpfte sowohl gegenüber Vormonat als auch gegenüber Vorjahr. Bei einem ebenfalls geringen Verbrauch von Ottokraftstoff hielt sich der Beimischungsanteil stabil bei 6,3 %.

Insgesamt wurden im November 267.140 t Biokraftstoffe verbraucht, 5 % weniger als im Vormonat und so wenig wie seit Februar 2017 nicht mehr. Im Jahresvergleich ist das Volumen an Diesel- und Ottokraftstoff um 3 bzw. 2 % zurückgegangen. Demgegenüber liegt der Verbrauch der Biokraftstoffe darüber. An Biodiesel wurde 2018 rund 5,2 % mehr eingesetzt, an Bioethanol 3,6 %.

Schlaglichter

Kraftstoffe der Zukunft 2019: Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr im Fokus

Auf dem internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2019“ stand die neue europäische Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) im Fokus der Diskussionen. |

Aus Sicht der Veranstalter muss die Bundesregierung jetzt zügig Maßnahmen ergreifen, das Klimaschutzpotenzial zertifiziert nachhaltiger und in Europa hergestellter Biokraftstoffe durch deutlich höhere Anteile im Kraftstoffmix auszuschöpfen. Im Jahr 2017 wurden in Deutschland durch den Einsatz dieser Biokraftstoffe 7,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart. Die Veranstalter fordern daher, die zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Kraftstoffen in Deutschland bestehende THG-Minderungsquote zeitnah anzuheben und bis zum Jahr 2030 auf 16 Prozent zu steigern.

Um das in Deutschland postulierte Ziel für den Verkehrssektor gemäß Klimaschutzplan im Jahr 2030 zu erreichen, werden die Vorgaben der RED II laut Energiereferenzprognose voraussichtlich nicht genügen: Sogar mit 6 Mio. zugelassenen Elektrofahrzeugen und erheblichen Effizienzgewinnen ist im Jahr 2030 ein erneuerbare Energien-Anteil von 20 Prozent im Kraftstoffbereich erforderlich, um die vorgegebene Minderung der Treibhausgasemissionen tatsächlich zu erzielen. Die Veranstalter schlagen deshalb vor, die Ziele für den Ausbau Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor wie folgt zu erhöhen: Der Anteil von Erneuerbaren Energien sollte von 10 Prozent in 2020 auf 12 Prozent in 2022, 14 Prozent in 2024, 16 Prozent in 2026, 18 Prozent in 2028 und 20 Prozent in 2030 angehoben werden.

Biokraftstoffe leisten aktuell den größten Beitrag zur Einsparung von CO₂ im Verkehrssektor, insbesondere durch stetige Verbesserung ihrer Treibhausgasbilanz.



Die durchschnittliche Einsparung an Treibhausgasemissionen der in Deutschland im Verkehr gebrachten Biokraftstoffe betrug im Jahr 2017 rund 81 Prozent (Vorjahr: 77 Prozent) im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Durch den Einsatz dieser zertifiziert nachhaltigen Biokraftstoffe wurden 7,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente vermieden. Die Effizienzsteigerung führt jedoch zu einem sinkenden Volumen von Biokraftstoffen in Diesel und Benzin, weil die derzeit geltende Treibhausgasminderungspflicht nicht streng genug ist. Sie muss daher zeitnah angehoben werden. Durch eine sachgerechte Quotenerhöhung können das bestehende nachhaltige Biomassepotenzial ausgeschöpft sowie neue innovative Alternativen in ihrer Breite gefördert werden. Die Veranstalter schlagen deshalb eine Anhebung der THG-Minderungsquote ab 2021 auf 7 Prozent und eine stufenweise Erhöhung bis 2030 auf 16 Prozent vor. Für die weitere Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr sind die marktetablierten und bezahlbaren Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und Rest- und Abfallstoffen, neben der Effizienzsteigerung von Motoren, alternativen Antriebstechnologien sowie der Optimierung von Verkehrsinfrastrukturen, der wichtigste Baustein.

Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, präsentierte die fortgeschriebene Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung.

„Nachhaltige Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen werden einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Deshalb haben wir das Deutsche Biomasseforschungszentrum mit einem Pilotprojekt beauftragt. Damit soll erstmals eine vollständige Nutzung der Potentiale der Rest- und Abfallstoffe realisiert werden und die Umwandlungseffizienz in Biomethan maximiert werden“, so Staatssekretär Bilger.

Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, thematisierte die zukünftige Rolle und die Anforderungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Zusammenhang mit den künftigen EU-Flottengrenzwerten. „Um die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor wirtschaftlich und sozial verträglich zu erreichen, sollten alle Technologien zur CO₂-Reduzierung die gleichen Chancen haben – aktuell sind erneuerbare Kraftstoffe regulatorisch stark benachteiligt. E-Fuels bis E-Auto – beide Technologien sind zur Dekarbonisierung des Verkehrs unverzichtbar. Nicht „entweder oder“ sondern „sowohl als auch“ – ist die richtige Strategie. Zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor benötigen wir einen robusten Technologiemix“, unterstrich der VDA-Präsident.

Wolfgang Langhoff, Vorstandsvorsitzender BP Europe SE, sprach über erneuerbare Energien und alternative Kraftstoffe als wichtige Optionen zur Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor aus Sicht der Mineralölwirtschaft: (s. Seite 2)

Schlaglichter

Fortsetzung Seite 1

„Nachhaltige und innovative Biokraftstoffe müssen ein viel größeres Gewicht bekommen. Vor allem müssen wir die RED II so umsetzen, dass für die Erfüllung der anspruchsvollen Ziele nicht dogmatisch bestimmte Optionen ausgeschlossen werden. Dazu gehören insbesondere das Coprocessing und Grüner Wasserstoff – je mehr Optionen, desto besser und schneller wird die CO₂-Reduktion möglich sein“.

Prof. Dr.-Ing. Manfred Aigner, DLR, präsentierte Handlungsoptionen für eine

Energiewende im Verkehrssektor und die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung der Forschungsinitiative „Energiewende im Verkehr“ (BEniVer). „Nachhaltige, alternative Kraftstoffe können und werden einen entscheidenden Beitrag zur zeitnahen Reduzierung der Klimawirkung in allen Mobilitätsbereichen leisten. Die Begleitforschung der „Energiewende im Verkehr“ legt die wissenschaftliche Basis, um herauszufinden, welches die optimalen Kraftstoffe sind und bewertet deren Wirkungen hinsichtlich technischer,

ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Kriterien“, betonte Prof. Dr. Aigner.

Mehr als 600 Teilnehmer aus mehr als 30 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Biokraftstoffwirtschaft gefolgt, um sich auf dem internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ am 21./22. Januar 2019 in Berlin über Marktentwicklungen, technologische Innovationen und die Zukunft der erneuerbaren Mobilität zu informieren.

Verbände-Positionspapier: Klimaschutz mit Biokraftstoffen

In einem gemeinsamen Positionspapier der Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ schlagen der BBE, BDOel, DBV, der Fachverband Biogas e.V., UFOP und VDB konkrete Maßnahmen im anstehenden Klimaschutzgesetz 2019 für den vermehrten Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft vor.

Nach den vorliegenden Klimaschutzziele müssen bis 2030 die Treibhausgasemissionen in der Land- und Forstwirtschaft um etwa 11 bis 14 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent gesenkt werden. Die energetisch bedingten Emissionen der Landwirtschaft aus der Nutzung von Dieselmotoren umfassen gegenwärtig eine Höhe von ca. 7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. „Nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe können durch Anrechnung auf die sektorale Klimaschutzverpflichtung einen wichtigen Beitrag dazu erbringen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihre Klimaschutzverpflichtung erfüllt“, so Michael Horper, Vorsitzender der Branchenplattform.

„Für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft ist es elementar, dass die beihilferechtliche Genehmigung auf

EU-Ebene bis mindestens 2030 gewährt wird, um die Steuerbegünstigung oder andere Anreize zu ermöglichen und ein Signal der Verlässlichkeit an die Branche zu senden. Hierzu muss die Bundesregierung bei der EU-Kommission umgehend eine beihilferechtliche Genehmigung bis 2030 beantragen. Die Energiesteuerrichtlinie erlaubt eine entsprechende Begünstigung der Land- und Forstwirtschaft“, stellt Horper den zentralen politischen Handlungsbedarf heraus.

Zudem sei die Einführung eines vereinfachten Steuerentlastungsverfahrens bei Bezug von Pflanzenöl, Biodiesel oder Biomethan durch Änderung des Energiesteuergesetzes notwendig. Eine solche Änderung würde den Umstieg auf erneuerbare Kraftstoffe finanziell attraktiver machen und die vom Gesetzgeber gewollte Steuerentlastungswirkung komme so wesentlich besser und mit weniger Bürokratie zum Tragen.

Zusätzlich sollte in einem Marktanreizprogramm eine Investitionsförderung für Schlepper und andere land- und forstwirtschaftliche mobile Maschinen und Geräte, welche mit Pflanzenöl-, Biodiesel-, Biomethan-, Strom- oder zukünftig mit



Flex-Fuel-Betrieb verkauft werden, gewährt werden. Die Förderung könne als Darlehen mit Tilgungszuschuss bzw. als direkter Investitionszuschuss gewährt werden. Eine Finanzierung könne aus dem Energie- und Klimafonds oder über die Agrarinvestitionsförderung (ELER/GAK) erfolgen. Als Zielgröße sollte etwa 5 Jahre lang die Anschaffung von mindestens 10.000 mobilen Maschinen und Geräten gefördert werden.

[Download Positionspapier](#)

Schlaglichter

Internationale Grüne Woche 2019: Fünf heimische Kulturen für Teller, Tank und Trog

Ob als Futtermittel oder in der menschlichen Ernährung: Körnerleguminosen wie Ackerbohnen, Futtererbsen, Süßlupinen und Sojabohnen sind eine wichtige Säule im deutschen Ackerbau geworden und liefern so neben dem Raps wichtiges Protein für Mensch und Tier. UFOP-Vorsitzender Wolfgang Vogel, dazu: „Die fünf Kulturen sichern unserer Bevölkerung und unseren Tieren eine eiweißreiche Ernährung und tragen zur Erholung der Böden bei. Insbesondere Raps aus heimischem Anbau reduziert den Importbedarf von Sojaschrot aus Regenwaldregionen für die Tierernährung. Dazu sichert Biodiesel aus Raps die Erreichung der ambitionierten Klimaziele im Verkehrsbereich.“

Ausschlaggebend für den zunehmenden Anbau von Körnerleguminosen ist die Nachfrage aus der Tierfutter- und Lebensmittelbranche, beispielsweise zur Verwendung als Lupinenmehl, Erbsen- oder Sojaprotein. Neben ihrem Beitrag zu einer ausgewogenen Ernährung für Mensch und Tier bieten Körnerleguminosen weitere Vorteile für Umwelt, Natur und Gesellschaft: Sie sind ein wesentlicher Baustein der Nachhaltigkeit in der deutschen Landwirtschaft.

Raps ist Rohstofflieferant für Speiseöl, nachhaltig erzeugten Biodiesel sowie Futtermittel und damit unverzichtbar für Mensch, Natur, Umwelt und Landwirtschaft. Der Rapsanbau bewegt sich in Deutschland seit über zehn Jahren auf einem konstanten Niveau zwischen 1,2 und 1,5 Mio. Hektar. Lediglich 2018/19 kommt es durch die extreme Trockenheit des vergangenen Jahres zu einem Rückgang der Anbaufläche auf rund 1 Mio. Hektar. Besonders interessant ist der sogenannte „Vorfruchtwert“ des Rapses, der den Landwirten im Folgejahr bis zu zehn Prozent Mehrertrag beschert, wenn sie nach Raps Getreide anbauen.



Bislang stand vor allem das aus der Rapsaat gewonnene Speiseöl im Mittelpunkt des Interesses. Seit einiger Zeit gewinnt jedoch auch das Rapsprotein, das neben dem Öl beim Pressen der Rapsaatkörner in Form von so genanntem Rapsextraktionsschrot entsteht, immer mehr an Bedeutung. In der Rinder-, Schweine- und auch Geflügelfütterung spielt es aufgrund seiner Qualität eine große Rolle. Sogar für die Ernährung des Menschen wird das hochwertige Rapseiweiß zukünftig mit innovativen Produkten immer wichtiger werden. Damit verbunden ist ein Aspekt, der im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsbewertung des Rapsanbaus besondere Beachtung verdient: Heimisches Rapsschrot ersetzt als Proteinquelle verstärkt Importe von Sojaschrot. „Wir gehen aktuell davon aus, dass durch die Nutzung von heimischem Eiweißfutter mehr als 1 Million Hektar Sojaanbau in Südamerika, oft auf ehemaligen Waldflächen oder durch Umnutzung von Ackerflächen, eingespart werden“, erläutert Vogel.

In der Zeit vom 18. bis 27. Januar 2019 wurde am Stand der UFOP im ErlebnisBauernhof in Halle 3.2 der gesamte Lebensweg der Rapspflanze – von der

Züchtung über den Anbau und die Verarbeitung bis hin zur Verwendung des Rapsöls als hochwertiges Speiseöl und als Biokraftstoff dargestellt. Die Messebesucher konnten an einem Pfahlwurzel-exponat eindrucksvoll erleben, wie tief die Wurzeln des Rapses in den Boden reichen und dessen Struktur verbessern. Mit eigener Muskelkraft konnten die Gäste am Stand zudem an einer Ölmühle selbst Raps pressen. Das dabei entstandene Rapsöl konnte sofort vor Ort probiert werden. In der Show-Küche hatten die Besucher darüber hinaus die Möglichkeit, sich von den kulinarischen Qualitäten von Rapsöl, Lupine, Erbse, Bohne und Sojabohnen zu überzeugen.

Die technische Nutzung von Rapsöl wird eindrucksvoll in einer Kooperation mit der Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft präsentiert (siehe nächste Seite).

Im Bild: CDU-Generalsekretär Paul Ziemiak, MdB, wird von UFOP-Geschäftsführer Stephan Arens am UFOP-Stand begrüßt

Schlaglichter

Grüne Woche 2019: Biokraftstoffe in der Forstwirtschaft

Der Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft und die damit verbundenen Klima- und Umweltschutzaspekte stehen im Mittelpunkt des Engagements der Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft im Rahmen der Internationalen Grünen Woche. Michael Horper, Vorsitzender der Branchenplattform, dazu: „Mit der Internationalen Grünen Woche und dem Kongress sprechen wir auch in diesem Jahr wieder viele Praktiker und Vertreter der Land- und Forstwirtschaft an, die für den Einsatz von Biokraftstoffen gewonnen werden können und unser Netzwerk erweitern. Wir führen den Dialog mit Bundes- und Landespolitikern, Verwaltung, Verbänden und Verbrauchern weiter. Mit nachhaltig zertifizierten und treibhausgasoptimierten Biokraftstoffen wie Biodiesel aus Rapsöl und Rapsölkraftstoff, kann ein spürbarer Beitrag zu den zukünftig im Klimaschutzgesetz für den Sektor Landwirtschaft verankerten Vorgaben geleistet werden.“

Diese Biokraftstoffe bieten aufgrund ihrer biologischen Abbaubarkeit überzeugende Vorteile beim Gewässer- und Bodenschutz. Für den weiteren Einsatz von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft ist es jedoch elementar, dass die beihilfe-rechtliche Genehmigung auf EU-Ebene bis mindestens 2030 gewährt wird, um die Steuerbegünstigung oder andere Anreize zu ermöglichen und ein Signal der Verlässlichkeit an die Branche zu senden. Hierzu muss die Bundesregierung umgehend bei

der EU-Kommission eine beihilfe-rechtliche Genehmigung bis 2030 beantragen. Die Energiesteuerrichtlinie ermächtigt grundsätzlich die Mitgliedsstaaten zu einer steuerlichen Begünstigung von Energieerzeugnissen zur Verwendung in der Land- und Forstwirtschaft. Die Richtlinie differenziert dabei nicht nach der Rohstoffherkunft - also fossil oder biogen.“

Das zentrale Ausstellungsstück und eines der größten Exponate der diesjährigen Messe ist der Holzvollernter 1270G von John Deere Forestry aus Finnland, dem Partnerland der Grünen Woche 2019. Eine vergleichbare Maschine wurde im Rahmen eines gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsprojekts unter der Federführung des TFZ in Straubing von den Bayerischen Staatsforsten, dem John Deere ETIC und den Donauwald Forstmaschinen auf Rapsölkraftstoff umgerüstet und getestet. Gefördert wurde das Projekt vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie. Die Ergebnisse liegen nun vor: Innerhalb 12 Monate und zur jeder Jahreszeit leistete der Harvester 1.700 Betriebsstunden im Rapsölkraftstoffeinsatz. Die Produktivität ist auf gleichem Niveau wie im Betrieb mit Dieselmotoren. 33.500 Liter Dieselmotoren-



kraftstoff wurden ersetzt. Dazu kann der Harvester durch den Biokraftstoffeinsatz rund 100.000 kg Treibhausgasemissionen einsparen.

„Biokraftstoffe sind, bedingt durch ihre hohe Energiedichte, derzeit für die Land- und Forstwirtschaft alternativlos, schnell und effizient den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase bei der Feld- oder Waldarbeit zu reduzieren. Biodiesel, Pflanzenölkraftstoffe und Biogas tragen nicht nur zur Dekarbonisierung des land- und forstwirtschaftlichen Mobilitätssektors bei, sondern liefern zusätzlich heimische Eiweißfuttermittel sowie organische Düngemittel. Es werden dadurch regional geschlossene Energie- und Stoffkreisläufe geschaffen, die folglich auch die Wertschöpfung im ländlichen Raum halten. Dieses Konzept entspricht dem Ziel der Bioökonomiestrategie der Bundesregierung, das jetzt auch förderpolitisch vorangetrieben werden muss“, so Horper weiter.

3. aktualisierte Auflage von „Gute Gründe für Biokraftstoffe“

Anlässlich der Neuauflage der Broschüre „Gute Gründe für Biokraftstoffe“ stellt UFOP fest, dass die Bedeutung von Biokraftstoffen als Instrument zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors weltweit zunimmt. Bekanntestes Beispiel ist Brasi-

lien mit einer stetig wachsenden Produktion von Bioethanol, inzwischen auch von Biodiesel. In der EU hat sich die Biokraftstoffpolitik von einem Steuerungsinstrument für Agrarüberschüsse zu einer Maßnahme entwickelt, die eingebettet ist

in die europäische und nationale Energie- und Klimaschutzpolitik. Die UFOP kritisiert, dass diese Zusammenhänge den Verbrauchern nicht ausreichend vermittelt werden. - hier setzt die Broschüre an. [Download Broschüre](#)

Schlaglichter

UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2018/2019 erschienen

Anlässlich der Vorlage der dritten Auflage des Berichts zur globalen Marktversorgung hat die UFOP ihre Erwartungen an die Politik formuliert. Der Verband weist auf die insgesamt gute globale Versorgungssituation bei den wichtigsten Agrarrohstoffen hin. Der aktualisierte Bericht berücksichtigt auch den Rohstoffbedarf zur Biokraftstoffherstellung und zur stofflichen Nutzung als nachwachsender Rohstoff. Die UFOP kritisiert, dass diese Versorgungslage bei der politischen Bewertung von Ernteergebnissen keine Rolle spiele und fordert den Erhalt der Absatzperspektive in den Kraftstoffmärkten.

Bislang versage die internationale Politik bezüglich der „Grenzen“ der Globalisierung und der Liberalisierung des Agrarhandels. Aus Sicht der UFOP ist dies ein Grund mehr, die stoffliche und energetische Nutzung von Anbaubiomasse in eine Klimaschutzstrategie einzubeziehen. Im Gegensatz zum Ökolandbau, bei dem bewusst auf Ertrag verzichtet wird, können Rohstoffreserven bspw. aus der energetischen Nutzung jederzeit in die Nahrungsmittelversorgung umgelenkt werden. Die nachhaltige Intensivierung des Pflanzenbaus im Rahmen der von Deutschland angestrebten Bioökonomiestrategie ist mit Blick auf den Klimawandel von besonderer Bedeutung. Nachhaltig angebaute Biomasse hat großes Potential und ist

eine wichtige und für die Landwirtschaft einkommenswirksame Rohstoffressource für eine nachhaltige Energieversorgung, gerade in ländlichen Regionen, und eine Rohstoffquelle für die stoffliche Nutzung nachwachsender Rohstoffe.

Im Zuge der Neufassung der RED II habe es die EU versäumt, dieses Potenzial sachgerecht in die Klimaschutzpolitik zu integrieren. Im Gegenteil: der Anbau von nachwachsenden Rohstoffen aus Anbaubiomasse wird schrittweise auf das Abstellgleis gestellt, ohne gleichzeitig Absatzperspektiven in neuen Märkten aufzuzeigen. Die Regierungen der weltweit wichtigsten Agrarnationen in Nord- und Südamerika sowie in Asien treiben stattdessen die energetische Nutzung der Anbaubiomasse im Rahmen ihrer nationalen Politik voran. Dies ist dem UFOP-Bericht zufolge ablesbar an steigenden Vorgaben für die Beimischung von Biokraftstoffen zu fossilen Kraftstoffen. Die UFOP erwartet, dass die Unterzeichnerstaaten des Pariser Klimaabkommens im Rahmen der bis 2020 vorzulegenden, nationalen Klima- und Energiepläne dieses Instrument des Klimaschutzes anerkennen und ausbauen.

Die europäische Agrarpolitik steht nach wie vor in der Bringschuld, die Anforderungen an einen wirtschaftlich tragfähigen und nachhaltigen Ackerbau mit



einer zukunftsfähigen Agrarmarkt- bzw. Klimaschutzpolitik zu verbinden und Absatzperspektiven in den Kraftstoffmärkten zu erhalten und weiter zu öffnen. Dabei sind ambitionierte Nachhaltigkeitsanforderungen zu berücksichtigen, die auch in Drittstaaten anzuwenden sind. Vor diesem Hintergrund erwartet die UFOP mit Spannung die Vorlage des Klimaschutzgesetzes der Bundesregierung mit sektoralen Vorgaben zur Treibhausgas-Minderung und der für den Herbst 2019 angekündigten Ackerbaustrategie.

[pdf-Download](#) | [Link Infografiken](#)

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de

Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,
AMI Wienke von Schenck

Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

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

© AMI Alle Rechte vorbehalten.

Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.

