

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	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	332,28	331,45	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	356,00	355,00	↗
Rapsöl	658,00	660,00	↘
Rapsschrot	248,00	243,00	↗
Rapspresskuchen*	241,07	240,36	↗
Paris Rapskurs	362,50	357,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	112,08	113,46	↘
Rapsölkraftstoff*	135,67	133,50	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	65,40	65,91	↘
Diesel	120,88	120,39	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	42,56	44,93	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Lethargie am Kassamarkt hält an, Erzeuger verkaufen zu aktuellen Preisen kaum Raps
- Prämien der Verarbeiter wegen unbefriedigender Margen bei gleichzeitig steigenden Kursen rückläufig
- Rege Nachfrage nach US-Sojabohnen und Verladeprobleme in Südamerika geben Sojakursen zum Monatsende kräftig Auftrieb, Raps wird über Linie von 365 EUR/t getrieben

Ölschrote und Presskuchen

- Preise für Rapspresskuchen leicht fester
- Preisanstieg dämpft Nachfrage nach Ölschroten, vorderes Angebot an Sojaschrot weiterhin knapp

Pflanzenöle

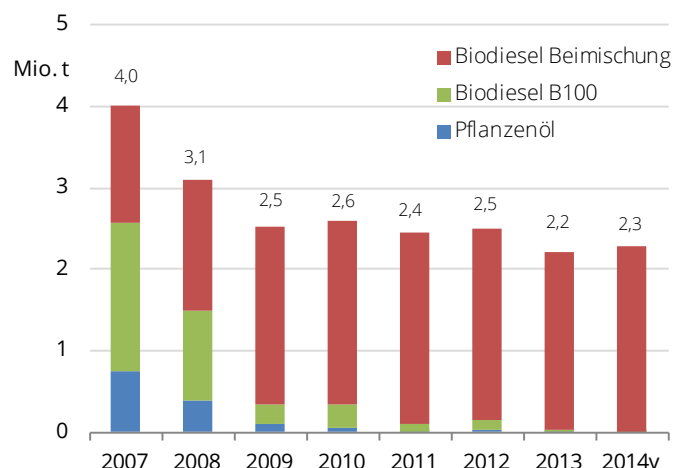
- Schwache Mineralölkurse setzen Pflanzenölpreise zum Monatsende unter kräftigen Druck, Nachfrage trotz Preisrücknahmen gering
- Kaltgepresstes Rapsöl kann sich knapp behaupten

Biokraftstoffe

- Biodieselvebrauch 2014 rund 4 % über Vorjahr
- Großhandelspreise für Biodiesel unter Druck rückläufiger Rohölkurse

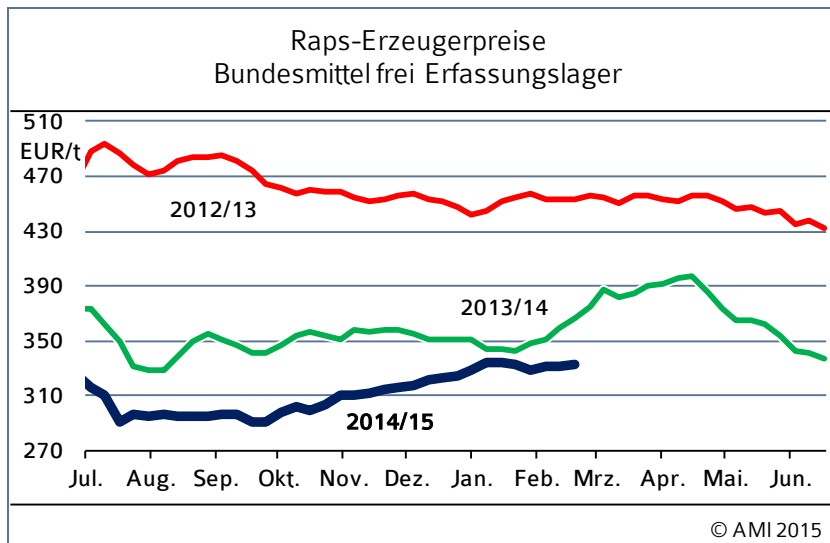
Grafik der Woche

Biokraftstoffverbrauch



Quelle: BAFA, AMI Anmerkung: v = vorläufig

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 25.02.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	356	248	658	611
Vorwoche	355	243	660	619

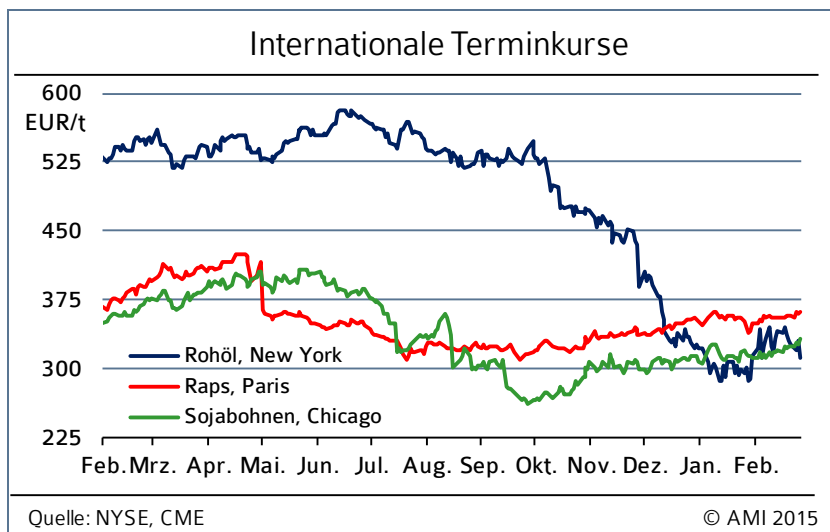
Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 17.02.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	235-250	235-250	79,23	79,48	135,67
> 100 t	230-245	230-240	VM: 79,35	79,70	133,50

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



Raps

Sowohl dem Termin- als auch dem Kassamarkt fehlt es an Impulsen. Im Tagesgeschäft ist es sehr ruhig. Käufer und Verkäufer finden aufgrund unterschiedlicher Preisvorstellungen nicht zueinander. Die Gebote der Verarbeiter sind wegen des schleppenden Rapsölabsatzes, vor allem für die Monate April bis Juni 2015, rückläufig und so kann keine Ware mobilisiert werden. Erzeuger streben die Vermarktung im 4. Quartal der Saison an, in der sie mit höheren Preisen rechnen.

Rapsöl

Der Rapsölabatz läuft weiterhin schleppend, weil rückläufige Mineralölkurse die Konkurrenzfähigkeit von Biodiesel und damit das Interesse am Rohstoff schmälern. Rapsöl kostete Ende Februar 2015 fob Hamburg 657,50 EUR/t. Das war etwa genau so viel wie zu Monatsbeginn und 20 EUR/t weniger als Sojaöl. Ein regionales Überangebot an Rapsölraffinat sorgte für große Preisunterschiede zwischen den Offerten einzelner Ölmühlen.

Rapspresskuchen

Rapspresskuchen hat sich im Februar 2015 gegenüber Vormonat leicht verteuert. Im Schnitt wurden 0,70 EUR/t mehr verlangt. Einzelne Anbieter konnten im Direktgeschäft mit Landwirten oder gegenüber Mischfutterherstellern 5 EUR/t mehr erzielen als im Januar. Mit durchschnittlich 241 EUR/t haben sie damit immerhin ein 7-Monatshoch erreicht. Auch für Rapsextraktionsschrot wurde mehr verlangt. Landwirte zahlten frei Hof im Bundesdurchschnitt 265,70 EUR/t. Damit ist der Preisabstand auf über 25 EUR/t gestiegen, so viel wie seit 10 Monaten nicht mehr.

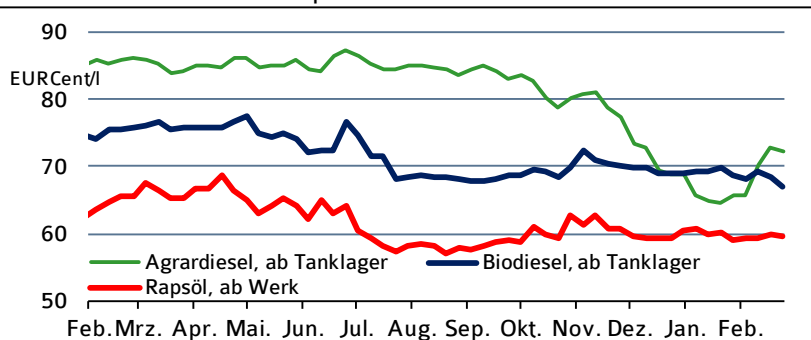
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl konnten sich knapp behaupten und lagen im Schnitt mit 79,35 Cent/l nicht einmal 0,2 Cent/l unter Vormonatslinie. Rapsextraktionsöl kostete im Februar 2015 rund 95,65 Cent/l und damit gegenüber Vormonat 0,3 Cent/l weniger. Der etwas festere Dieselpreis an den Tankstellen ließ auch die Preise an den Zapfsäulen der dezentralen Ölmühlen steigen, die nun knapp 2 Cent/l über Vormonatsniveau pendeln.

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

Biodiesel/min Diesel

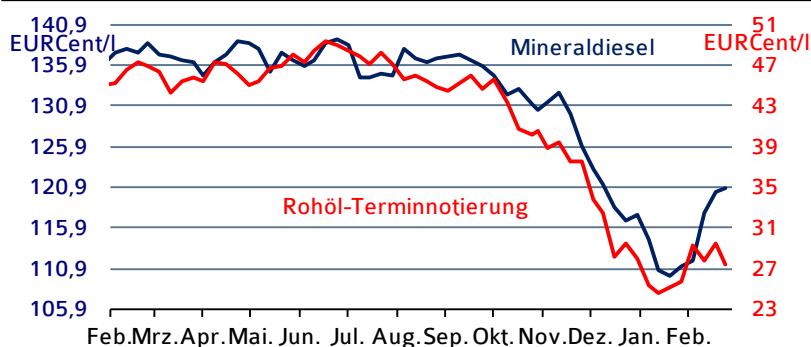
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



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

Großhandelspreise

Die Mineralölnotierungen konnten ihre Gewinne der vergangenen Wochen nicht halten. Der Druck der US-Lagervorräte auf Rekordniveau sowie einer geringen Nachfrage Chinas waren zu groß, so dass der Fronttermin Ende Februar wieder unter 50 USD/Barrel notierte. Dadurch wurde der Aufwärtstrend der Großhandelspreise für mineralischen Diesel gestoppt. Agrardiesel kostete rund 5 Cent/l mehr als im Vormonat, während Biodiesel mangels Nachfrage weiterhin schwächelt.

Tankstellenpreise

Die Preise für Diesel an der Zapfsäule haben im Februar 2015 kräftig zugelegt. Mit 117,70 Cent/l kostete Diesel fast 6 Cent/l mehr als im Vormonat. Super E10 legte preislich mit 134,40 Cent/l um 0,6 Cent/l indes nur leicht zu.

Verbrauch

Der Einsatz von Biodiesel zur Beimischung ist 2014 gegenüber Vorjahr um knapp 4 % gestiegen. Der Anteil von Biodiesel und Pflanzenöl ist aufgrund eines ebenfalls höheren Verbrauchs an Dieselmotoren im Jahresvergleich allerdings leicht von 6,35 % auf 6,31 % gesunken. Ein weiterer Grund dafür ist der kräftige Rückgang des Einsatzes von Biodiesel als Reinkraftstoff. Mit knapp 4.900 t wurde 2014 nicht einmal mehr ein Fünftel der Vorjahresmenge verbraucht. Ebenfalls rückläufig war 2014 der Einsatz von Bioethanol, es wurden rund 3 % weniger nachgefragt.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	2014	2013
Biodiesel Beimischung	164,9	170,6	176,4	198,7	216,2	187,1	203,6	205,3	184,2	181,3	202,9	191,7	2.288,8	2.181,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5	1,3	0,4	-0,4	1,3	4,9	30,1
Summe Biodiesel	165,0	170,8	176,5	198,9	216,5	187,6	204,0	205,8	185,5	181,7	202,5	193,0	2.293,7	2.211,5
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1	-0,2	0,1	2,0	0,2	0,2	2,4	0,2	0,2	0,1	5,5	1,2
Summe Biodies. & PÖL	165,1	171,0	176,7	198,7	216,6	189,6	204,1	206,0	187,9	181,9	202,6	193,1	2.299,2	2.212,8
Dieselmotoren	2.713,2	2.645,7	3.027,3	2.974,6	3.040,5	2.836,3	3.250,8	3.106,9	3.286,4	3.450,2	3.152,0	2.919,2	36.437,6	34.840,4
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,6 %	6,3 %	6,6 %	5,6 %	5,3 %	6,4 %	6,6 %	6,3 %	6,3 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.713,4	2.646,0	3.027,6	2.974,7	3.040,9	2.838,8	3.251,3	3.107,5	3.290,1	3.450,8	3.151,7	2.920,6	36.448,0	34.871,8
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,7 %	6,3 %	6,6 %	5,7 %	5,3 %	6,4 %	6,6 %	6,3 %	6,3 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	10,7	13,2	14,5	12,9	11,4	12,9	9,2	9,6	10,2	10,7	136,5	154,5
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	99,2	82,7	90,0	87,9	85,2	80,8	83,3	90,8	1.025,1	1.040,5
Bioethanol E 85	0,8	0,6	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,5	10,2	13,6
Summe Bioethanol	93,9	83,8	86,4	107,8	114,5	96,4	102,4	101,6	95,0	91,1	94,2	101,8	1.170,1	1.206,3
Ottomotoren	1.427,7	1.364,9	1.564,1	1.533,9	1.600,9	1.548,6	1.706,9	1.612,6	1.613,1	1.720,5	1.563,3	1.559,4	18.815,6	18.422,3
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.428,3	1.365,5	1.564,8	1.534,7	1.601,7	1.549,4	1.707,8	1.613,3	1.613,8	1.721,2	1.564,0	1.559,7	18.824,1	18.433,5
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,1 %	5,5 %	7,0 %	7,1 %	6,2 %	6,0 %	6,3 %	5,9 %	5,3 %	6,0 %	6,5 %	6,2 %	6,5 %

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

Schlaglichter

UFOP: Fortschrittliche Biokraftstoffe lassen auf sich warten

Die Entwicklung von Innovationen und die politisch datierte Vorgabe für die Markteinführung so genannter fortschrittlicher Biokraftstoffe passen nicht zusammen. So lautet das Fazit der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) am Ende der Fachtagung „Neue Biokraftstoffe 2015“, die von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) in dieser Woche in Berlin ausgerichtet wurde.

Vorgelegt wurden Forschungsergebnisse aus der Projektförderung des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL), ergänzt um Vorträge von internationalen und nationalen Experten auf dem Gebiet der Entwicklung von Konversionsverfahren zur Herstellung von fortschrittlichen Biokraftstoffen. Clemens Neumann, Abteilungsleiter im BMEL, unterstrich mit der Aussage, dass die Verbrennung im Motor der bestimmende Faktor bleibe, zugleich die

Bedeutung der aktuell verfügbaren Biokraftstoffe und zukünftigen fortschrittlichen Biokraftstoffen als Beitrag für eine förderpolitisch langfristig ausgerichtete Dekarbonisierung des Verkehrssektors.

Die UFOP stellt fest, dass sich die Debatte über die Ausgestaltung der förderpolitischen Rahmenbedingung für nachhaltig produzierte herkömmliche und fortschrittliche Biokraftstoffe bis und nach 2020 nach einer in den letzten Wochen zunehmend medial geführten Diskussion jetzt wieder sachorientiert geführt werden müsse. Hierzu habe diese Konferenz einen wichtigen Beitrag geleistet.

Nachhaltige und in ihrer Treibhausgas-effizienz geprüfte herkömmliche Biokraftstoffe sind das Fundament für eine langfristig und auf ein breites Rohstoffspektrum setzende Dekarbonisierungsstrategie. Herkömmliche Biokraftstoffe ab 2020 in Frage zu stellen, würde

bedeuten, dass die mit Biokraftstoffen erreichte Dekarbonisierung im Verkehr durch andere ordnungsrechtliche Maßnahmen kompensiert werden müsste. Die motortechnische Verbrauchsoptimierung stoße aber inzwischen an ihre physikalischen Grenzen, zumal der Aufwand für die Abgasnachbehandlung weiter zunehmen werde, gibt die UFOP zu bedenken.

Eine zunehmend auf Abfall und Reststoff basierende Biokraftstoffstrategie könne nur einen begrenzten Beitrag leisten, weil diese Rohstoffquellen national wie international nur begrenzt zur Verfügung stünden. Überdies bestätigten anlässlich der Konferenz vorgestellte Studien, dass die Umwandlung von Reststoffen aus der Land- und Forstwirtschaft zu Biokraftstoffen nicht zwangsläufig zu besseren Treibhausgasbilanzen im Vergleich zu nachhaltig zertifizierten herkömmlichen Biokraftstoffen führe, betont die UFOP.

Jugend forscht mit Biokraftstoffen

An der Hochschule Coburg startete jüngst ein innovatives Projekt, bei dem 13 Schü-

lerinnen und Schüler der Coburger Gymnasien neben dem Unterricht im Technologie-

transferzentrum Coburg (TAC) an aktuellen Projekten der Biokraftstoff-Forschung in den Bereichen Abgasanalyse und Kraftstoffdesign mitarbeiten werden. Während dieser Arbeit stehen sie im Austausch mit den Studierenden und werden durch einen Master-Studierenden oder einen Doktoranden betreut. Die von ihnen erzielten Ergebnisse fließen direkt in die Projektarbeit mit ein.

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) begrüßt diese Initiative, die das Ziel hat, die Hochschule zu öffnen und den Nachwuchs an die praktische Forschung heranzuführen.



Schlaglichter

Biokraftstoffe: Brüsseler Umweltausschuss stimmt gegen Klimaschutz

Der Umweltausschuss (ENVI) des Europäischen Parlaments hat sich in seiner gestrigen Sitzung gegen die Nutzung von Biokraftstoffen nach 2020 ausgesprochen. Die Entscheidung war aufgrund der parteipolitischen Zusammensetzung des ENVI erwartet worden. „Es ist ein trauriger Witz, dass sich die Mehrheit der Abgeordneten im Umweltausschuss nicht von wissenschaftlichen Erkenntnissen leiten lässt, sondern vor dem Lobbydruck von Nichtregierungsorganisationen gegen Biokraftstoffe eingeknickt sind“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Es sei unverständlich, dass diese Organisationen mit zweierlei Maß messen. „Viele NGOs sind auf dem fossilen Auge blind, denn sie nehmen die katastrophalen politischen und klimatischen Folgen der Abhängigkeit von Erdöl hin“, sagte Baumann. „Die Entscheidung des Umweltausschusses trägt nicht zur Verringerung der Urwaldrodung bei, sondern einzig und allein zur steigenden Nutzung von Erdöl nach 2020.“ Baumann erwarte allerdings, dass sich im weiteren Gesetzgebungsprozess Vernunft und Sachverstand durchsetzen werden. „Die absehbaren Folgen einer Auslistung von

Biodiesel führen in eine Sackgasse, denn sie bedeutet steigende Sojaimporte aus Lateinamerika, höhere Energieabhängigkeit und mehr fossile Kraftstoffe.“ In Europa arbeiten nach Angaben der Europäischen Union über 220.000 Menschen insbesondere in ländlichen Regionen in der Biokraftstoffbranche. „Diesen ihren Lebensunterhalt zu nehmen, wäre alles andere als eine verantwortungsvolle Politik.“

Der Umweltausschuss hatte über die Position abgestimmt, mit der die Parlamentsvertreter die Verhandlungen mit dem Europäischen Rat und der Europäischen Kommission beginnen. Für die Biokraftstoffbranche ist insbesondere problematisch die ab dem Jahr 2020 vorgesehene, zwingende Einberechnung so genannter iLUC-Faktoren in die Treibhausgasbilanz ihrer Produkte. Legt man die derzeit diskutierten Werte zu Grunde, würde Biodiesel damit mehr Treibhausgas ausstoßen als fossiler Kraftstoff. Folglich wäre Biodiesel nicht mehr verkäuflich, weil er die gesetzlich vorgeschriebene Mindesteinsparung nicht mehr erreichen würde. Das stellt die gesamte Biokraftstoffproduktion in Europa

in Frage. Bereits vor dem Jahr 2020 will der ENVI eine Berichtspflicht über iLUC-Werte einführen. „Der Weltklimarat IPCC hat in seinem letzten Bericht die großen Mängel der iLUC-Theorie hervorgehoben. Dass sich die Mehrheit der Politiker im ENVI über diese glasklare wissenschaftliche Einschätzung hinweg setzt zeigt, wie wenig sachlich begründet das Abstimmungsverhalten war“, sagte Baumann. Zusätzlich soll der Anteil von bisher im Markt befindlichem Biodiesel und Bioethanol begrenzt werden. Anstatt der bisher erwarteten rund acht Prozent sollen sie nach dem ENVI auf einen Anteil von sechs Prozent am gesamten Kraftstoffmarkt gedeckelt werden. Strom aus Erneuerbaren Energien, den die Bahn für ihre Züge nutzt, soll 2,5-fach auf das Ziel für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor angerechnet werden. Nach dieser Zielvorgabe sollen bis zum Jahr 2020 insgesamt zehn Prozent der im Verkehrssektor genutzten Energie aus erneuerbaren Energiequellen stammen. „Auch hier hat der ENVI eine Chance vertan. Die Mehrfachrechnung von Bahnstrom ist ein reiner Buchhaltungstrick, so dass weniger erneuerbare Energie und mehr Erdöl eingesetzt wird“, sagte Baumann.

Biodiesel in Deutschland aus Rapsöl und Altspisefett, aber kaum aus Palmöl

In Deutschland produzierter Biodiesel bestand 2014 zu rund 73 Prozent aus Rapsöl, zu etwa 17 Prozent dienen Altspisefette als Rohstoff, zum Beispiel aus Fritteusen. Frisches Palmöl hatte einen Anteil von etwa 3 Prozent. Dies haben eine Mitgliederbefragung sowie Branchenschätzungen des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) ergeben. Damit wird das Ergebnis von Proben bestätigt, die der VDB

im November 2014 deutschlandweit an Tankstellen nehmen ließ. Demnach setzten die Mineralölunternehmen Biodiesel ein, der zu rund 80 Prozent aus Rapsöl bestand und zu jeweils zehn Prozent aus Soja- und Palmöl. Bei dem in den Proben nachgewiesenen Palmöl handelte es sich nach Expertenmeinung größtenteils um gebrauchtes Speisefett. „Der hohe Rapsanteil bei den Rohstoffen belegt, dass deutscher Biodiesel überwiegend aus

europäischem Rohstoff hergestellt wird. Der Futtermittelanteil aus dem Raps ersetzt massiv Sojaimporte. Der geringe Anteil an Palmöl zeigt erneut, wie wenig sachlich fundiert die derzeit geführte Diskussion um Biokraftstoffe als Ursache für Regenwaldabholzung ist“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB. Der Einsatz von Palmöl ist abhängig von der Preisrelation zu Raps- und Sojaöl.

Schlaglichter

BDB^e: Verbrauch von Super E10 um 2,9 Prozent gestiegen Produktion von zertifiziertem Bioethanol in Deutschland ebenfalls ausgeweitet

Laut Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e) ist der Absatz von Super E10 im Jahr 2014 um 2,9 Prozent gestiegen und hat im Benzinmarkt einen Anteil von 15,1 Prozent erreicht.

Im Jahr 2014 erreichte der Absatz der Kraftstoffsorte Super E10 2.840.434 Tonnen. Die Benzinsorte Super (E5) war mit 14.920.670 Tonnen (+2,2 Prozent) die am meisten verkaufte Sorte, während Super Plus mit rund 1 Mio. Tonnen Absatz einen Rückgang um -1,0 Prozent verzeichnete. Von der Sorte Normal wurden nur noch 2.012 Tonnen abgesetzt.

Im Jahr der Einführung (2011) waren 1,8 Mio. Tonnen Super E10 getankt worden. Aktuell erreicht die Sorte Super E10 im gesamten Benzinmarkt (18,82 Mio. Tonnen) mit 2,8 Mio. Tonnen einen Marktanteil von 15,1 Prozent. Der bisherige Trend eines schrumpfenden Benzinmarktes setzte sich im Jahr 2014 nicht fort. Der Benzinverbrauch stieg um 2,1 Prozent an.

Die Verwendung von Bioethanol zur Herstellung des Benzinadditivs ETBE, welches von den Mineralölunternehmen zur Erhöhung der Klopfestigkeit eingesetzt

wird, ist gesunken: von 154.481 Tonnen im Jahr 2013 auf 136.499 Tonnen in 2014, ein Rückgang um 11,6 Prozent.

Der Absatz von Bioethanol in der Kraftstoffsorte E85 (mit bis zu 85 Prozent Anteil Bioethanol) sank auf 10.243 Tonnen und war damit um nahezu 25 Prozent rückläufig. Der Absatz dieser für kraftstoff-flexible Fahrzeuge geeigneten Sorte war bereits im Jahr 2013 stark zurückgegangen.

Überwiegend wegen des gesunkenen Verbrauchs des Benzinadditivs ETBE und der Kraftstoffsorte E85 ging der gesamte Verbrauch von Bioethanol um 36.175 Tonnen auf 1.170.080 Tonnen zurück, ein Minus von 3 Prozent.

Produktion von zertifiziertem Bioethanol in Deutschland 2014 weiter gestiegen

In den Bioethanolwerken im Osten und Norden Deutschlands wurde ein deutlicher Produktionszuwachs erzielt: Im Jahr 2014 wurden insgesamt 726.881 Tonnen Bioethanol aus den nachwachsenden Rohstoffen Industrierüben und Futtergetreide produziert, dies sind 54.852 Tonnen bzw. 8,2 Prozent mehr als im Jahr 2013.

Im Jahr 2014 wurden aus Futtergetreide 475.962 Tonnen Bioethanol hergestellt, ein Plus von 17,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die zu Bioethanol verarbeiteten 1,5 Millionen Tonnen Futtergetreide entsprechen einem Anteil von 2,9 Prozent der auf 51,9 Millionen Tonnen geschätzten Getreideernte im Jahr 2014. Brotgetreide wird für die Herstellung von Bioethanol nicht verwendet.

Aus Industrierüben wurden 242.714 Tonnen Bioethanol hergestellt, ein Minus von 9,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2013. Dies entspricht einem Anteil von 2,6 Millionen Tonnen Industrierüben bzw. 8,8 Prozent an der auf insgesamt 29,5 Millionen Tonnen geschätzten deutschen Rübenenernte im Jahr 2014.

Etwa ein Drittel der pflanzlichen Rohstoffe wird zu Bioethanol verarbeitet, sonstige pflanzliche Inhaltsstoffe fließen in Produkte wie Proteinfuttermittel aus Getreide, Kraftfutter aus Industrierüben und sonstige Produkte für die Lebens- und Futtermittelindustrie wie beispielsweise Hefe oder Gluten als Aquafeed.

Studie: Biokraftstoff-Produktion könnte Zehntausende Jobs schaffen

Rund 34.000 neue, dauerhafte Arbeitsplätze könnten in Deutschland entstehen, wenn die Produktion von Biokraftstoff aus Abfällen aus der Land- und Forstwirtschaft sowie aus Industrie und Haushalten stärker gefördert würde. Zu diesem Ergebnis kommt laut Der Tagesspiegel eine Studie der Forschungsorganisation International Council on Clean Transport-

tation (ICCT). „Bereits aus den derzeit ungenutzten Abfällen und Rückständen könnten hierzulande rund elf Millionen Tonnen Biokraftstoff produziert werden“, schreiben die Autoren. Die dafür benötigte Infrastruktur schaffe vorübergehend mehr als 100.000 Jobs, etwa beim Bau von Bioraffinerien, der Sammlung von Reststoffen und Abfällen, dem Betrieb

der Raffinerien. Die Analyse, die in zwölf EU-Ländern durchgeführt wurde, basiert auf Daten des EU-Statistikamts, Umweltverbänden und Unternehmen. Der ICCT schätzt, dass nachhaltig produzierte Biokraftstoffe bis 2030 jährlich rund 37 Millionen Tonnen an konventionellen Kraftstoffen ersetzen könnten.

Schlaglichter

Lufthansa Group erhält Auszeichnung „Eco-Airline of the Year“

Nachhaltiges und verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln ist fest in den strategischen Leitlinien der Lufthansa Group verankert. Dieses Engagement wird erneut anerkannt: Das US-Fachmagazin Air Transport World zeichnete die Lufthansa Group als „Eco-Airline of the Year“ aus. Bereits 2013 würdigte das Magazin die vielfältigen Initiativen und Innovationen des Konzerns im Bereich der ökologischen Nutzenstiftung. Damit geht die renommierte Auszeichnung zum zweiten Mal in drei Jahren an den Lufthansa Konzern. Die Preisverleihung erfolgte am 25. Februar im Rahmen der 41st Annual Airline Industry Achievement Awards in Washington, D.C. „Lufthansa leistet seit Langem einen herausragenden Beitrag

zur umweltbewussten Luftfahrt, lange bevor diese Themen in der Luftverkehrsbranche als verpflichtend wahrgenommen wurden“, sagt Karen Walker, Chefredakteurin Air Transport World. „Die Lufthansa Group setzt sich nicht nur die weltweit strengsten Ziele für eine umweltbewusste Luftfahrt, sondern investiert aktiv viel Zeit, Geld und Aufwand in effizienzsteigernde Maßnahmen, von denen unser Planet, aber auch die gesamte Branche profitiert“, so Walker weiter. Bei der Bewerbung für die Auszeichnung konnte Lufthansa auch mit dem strategischen Umweltprogramm des Konzerns überzeugen. Das Programm zielt da-rauf ab, Mobilität nachhaltig für Umwelt und Klima zu gestalten und ist damit ein Schlüsselement bei den

konzernweiten Bemühungen. Wichtige Anliegen des Konzerns sind hierbei die kontinuierliche Investition in eine effiziente und geräuscharme Flotte sowie die vielfältigen Programme für mehr Treibstoffeffizienz und weniger CO₂-Emissionen. Bis 2025 erhält die Lufthansa Group 263 neue, hochmoderne Flugzeuge zu einem Listenpreis von 37 Milliarden Euro. Das Unternehmen fördert aktiv die Erprobung und den Einsatz von alternativen Kraftstoffen. Bereits 2011 hat Lufthansa mit der Langzeiterprobung von Biokraftstoff Pionierarbeit geleistet und aufgezeigt, dass dieser problemlos eingesetzt werden kann. Ab Frühjahr 2015 betankt die Lufthansa Group ihre Flugzeuge auf dem Flughafen Oslo mit einer Biokerosin-Mischung.

Südzucker AG untersucht Einsatz von Algen zur nachhaltigen Produktion von Biokraftstoff

Algen versprechen nachhaltigen Umweltschutz. Ein Projekt in diesem Zusammenhang ist die jüngste gestartete Pilotanlage der Subitec GmbH. „Photobioreaktoren“ ermöglichen dort die schadstofffreie Produktion von Algenbiomasse zur Erzeugung von Biokraftstoff. Zugleich werden Komponenten aus der Algenbiomasse extrahiert, die in der Lebens- und Futtermittelproduktion eingesetzt werden können. Der zusätzliche ökologische Mehrwert: Zur Kultivierung der Algen werden industrielle CO₂-Abgase eingesetzt. Im Forschungsvorhaben „Bioraffinerie auf Basis kohlenhydratreicher Algenbiomasse, Nutzung von Stärke und Protein“ führen die Kooperationspartner Südzucker AG, Fraunhofer

IGB (Institut für Grenzflächen- und Bioverfahrenstechnik) und Subitec GmbH ein Projekt zur Erzeugung stärkehaltiger Algenbiomasse in geschlossenen Photobioreaktoren durch. Am Standort Zeitz wurde im Auftrag der Südzucker AG auf dem Gelände der Bioethanolanlage der CropEnergies AG, einer Tochtergesellschaft der Südzucker AG, eine Algenkultivierungsanlage der Firma Subitec GmbH errichtet. Es soll die Nutzung der Hauptkomponente Stärke für die Produktion von Ethanol erforscht werden. Zusätzlich wird die Wertigkeit des Algenproteins u.a. als Nährmedienelement bei der Ethanolproduktion auf Basis von Getreidestärke bestimmt. Die Reststoffe aus der Ethanolfermentation

sollen zu Biogas vergoren werden, einem Bioenergieträger, der bei der anaeroben Vergärung organischer Masse entsteht. Aufgrund seiner Nettoenergieausbeute ist das so produzierte Biogas eine nachhaltige Alternative, um die Abhängigkeit von knapper werdendem Erdöl sowie den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid zu verringern. Seit der Inbetriebnahme der Freilandanlage im Juni 2014 werden auf einer Fläche von 160 m² vier Reihen mit jeweils sechs Reaktoren à 180 Liter mit einem Gesamtvolumen von 4,30 m³ betrieben. Die Laufzeit für dieses vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) geförderten Kooperationsprojekts ist zunächst bis Oktober 2015 festgelegt.

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.

