

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	04. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	343,48	343,13	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	361,00	353,00	↗
Rapsöl	715,00	712,00	↗
Rapsschrot	202,00	198,00	↗
Rapspresskuchen*	238,57	256,90	↘
Paris Rapskurs	359,75	359,75	→
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	119,22	120,51	↘
Rapsölkraftstoff*	133,55	128-135	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	94,16	96,31	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	33,58	29,78	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Stark schwächelnde Rohölkurse und fester Euro belasten Rapsnotierungen an der Pariser Euronext, Fronttermin auf 4-Monatsstief
- Erzeuger bieten bei rückläufigen Geboten kaum Raps an, Ölmühlen sind vorne gut versorgt, Ernte 2016 kaum Gesprächsthema
- US-Sojabohnenkurse nach Abwärtskorrektur der US-Sojaernteschätzung fester, anlaufende Sojaernte in Südamerika und rückläufige Nachfrage Chinas üben zum Monatsende Druck aus

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrotpreise knapp unter Vormonatsniveau
- Rapspresskuchenpreise geben kräftig nach, Nachfrage stetig

Pflanzenöle

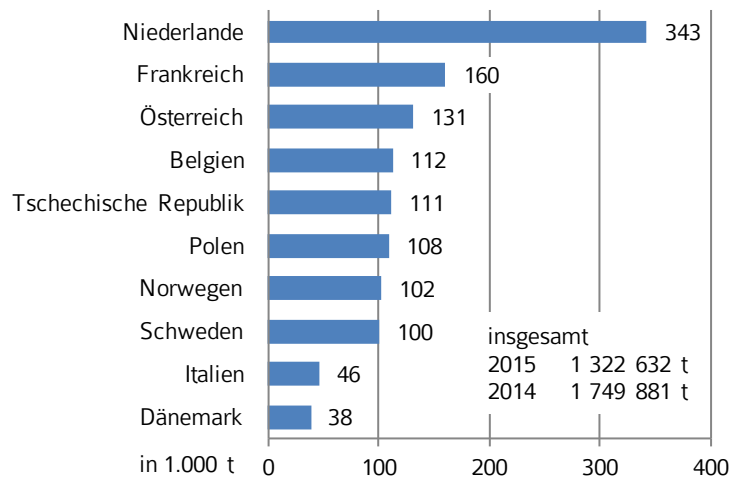
- Rapsölpreise geben deutlich nach, Nachfrage anhaltend gering
- Preisrücknahmen für kaltgepresstes Rapsöl können Kaufinteresse nicht steigern

Biokraftstoffe

- Biodieserverbrauch im November 2015 erneut rückläufig
- Großhandelspreise für Biodiesel und Diesel im Januar 2016 rückläufig

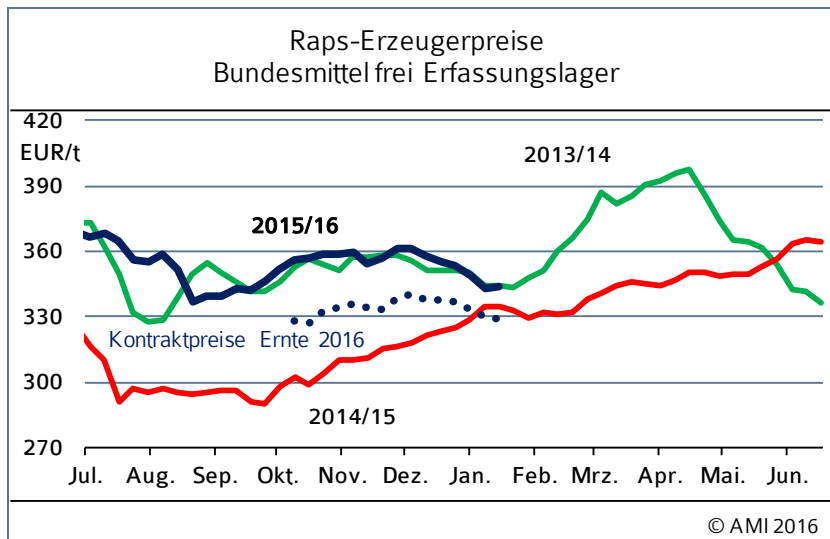
Grafik der Woche

Hauptempfangsländer für deutschen Biodiesel
Export im Januar/November 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 27.01.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	361	202	715	518
Vorwoche	353	198	712	510

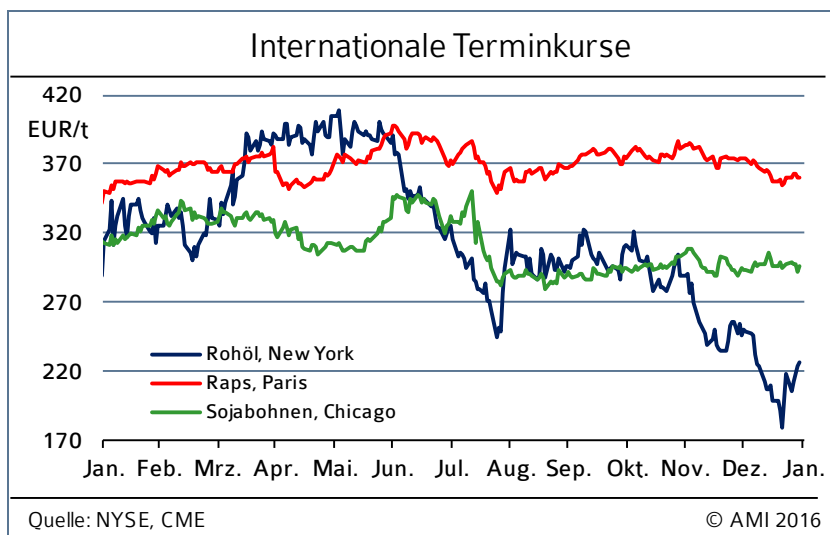
Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 19.01.2016)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	240-260	240-265	80,78	80,78	133,55
> 100 t	220-240	240-250	Vm: 81,78	74-86	128-135

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



Raps

Die Gebote sind im Januar 2016 im Zuge schwacher Rapsnotierungen in Paris deutlich gesunken. Das hat den Handel nahezu zum Erliegen gebracht. Erzeuger bieten kaum Ware an, in der Hoffnung, dass die Preise bald deutlich steigen. Die Ölmühlen sind auf den vorderen Terminen gut versorgt und fragen auch für das letzte Quartal 2015/16 verhalten nach. Die kommende Ernte wird ebenfalls kaum besprochen. Der Preisrückgang war hier jedoch nicht so ausgeprägt wie für vordere Termine.

Rapsöl

Die Nachfrage nach Rapsöl war auch im Januar sehr gering. Biodieselersteller verkaufen aufgrund ihrer unbefriedigenden Margen zum Teil ihren Rohstoff anstatt ihn zu verarbeiten. Die Preise sind im Monatsverlauf kräftig gesunken. Das Angebot ist in allen Regionen reichlich.

Rapspresskuchen

Die Forderungen für Rapspresskuchen haben im Schnitt zum Vormonat um 8 EUR/t auf 238,50 EUR/t nachgegeben. Einige Anbieter haben ihre Offerten auch um 10 EUR/t gesenkt. Die Nachfrage der Veredelungsbetriebe ist stetig, an Mischfutterhersteller kann aufgrund der allorts reichlichen Verfügbarkeit von Rapsschrot weniger abgesetzt werden. Die Großhandelspreise für Rapspresskuchen liegen mit dem aktuellen Abgabepreis von 213 EUR/t für vordere Ware auf 15-Monatstief.

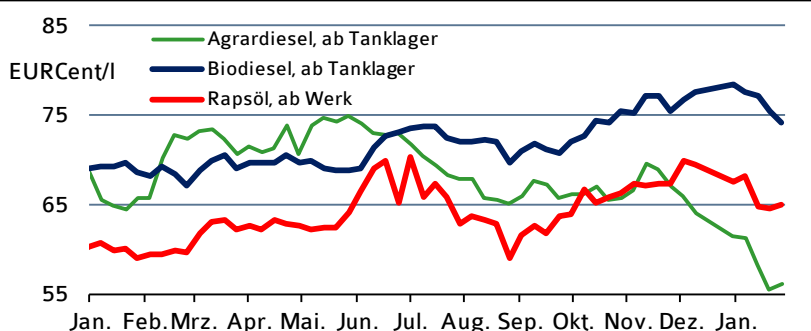
Kaltgepresstes Rapsöl

Die Abgabepreise für kaltgepresstes Rapsöl wurden reduziert, das konnte aber kaum Neugeschäft generieren. Vor allem der Absatz von Rapsöl an BHKWs ist bei den derzeitigen Preisen von mineralischem Diesel unmöglich. Dieser ist inklusive Energiesteuer günstiger als kaltgepresstes Rapsöl ohne Besteuerung. Auch der Verkauf von Rapsöl an der Zapfsäule ist mit den geforderten 133,55 Cent/l und bei Dieselpreisen von deutlich unter 100 Cent/l wenig konkurrenzfähig. So wird kaltgepresstes Rapsöl hauptsächlich zur Viehfütterung eingesetzt. Dies aber auch nur regional an Veredelungsbetriebe.

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 2016

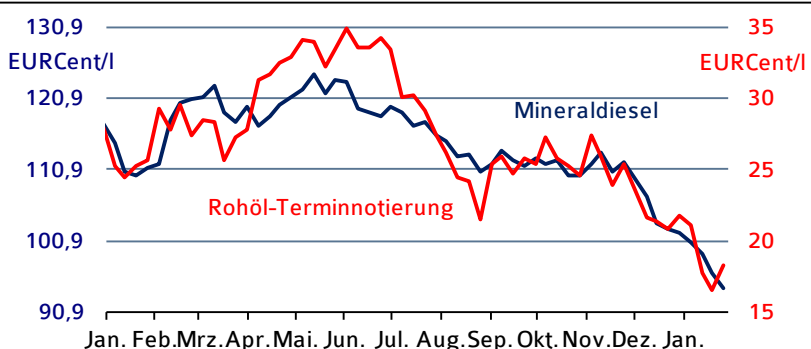
Großhandelspreise

Eine Angebotsschwemme aus den USA und dem Iran hat die Rohölkurse im Januar 2016 erdrutschartig auf das niedrigste Niveau seit 12 Jahren fallen lassen. Die Großhandelspreise für Diesel haben vor diesem Hintergrund deutlich nachgegeben. Die Biodieselpreise standen unter Druck der anhaltend geringen Nachfrage und schwacher Rohstoffpreise.

Tankstellenpreise

Die Preise für mineralischen Diesel an der Zapfsäule folgten im Januar den Rohölkursen und lagen zwischenzeitlich bei nur noch rund 94 Ct/l - ebenfalls 12-Jahrestief!

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2016

Verbrauch

Der Biodieserverbrauch in Deutschland setzte im November 2015 seinen monatelangen Abwärtstrend fort. Mit 167.000 t wurden knapp 7 % weniger beigemischt als im November 2014. Demgegenüber ist der Verbrauch von mineralischem Diesel nach Angaben des Bafa kräftig gestiegen. Dafür sind vor allem weiter sinkende Rohölnotierungen verantwortlich gewesen. So erreichte der Verbrauch von mineralischem Diesel in Deutschland im November 2015 nicht nur seinen Jahreshöchstwert, sondern übertraf mit fast 3,4 Mio. t das Vorjahresvolumen um gut 11 %. Dadurch ist der Beimischungsanteil von Biodiesel im Vorjahresvergleich um fast 1,7 % auf 5 % gesunken.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015

in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	2015	2014
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	205,0	190,7	190,2	185,4	165,1	159,4	167,4	1.976,2	2.118,4
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	2,4	-0,1	-1,7	3,8	3,6
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	205,2	190,9	190,7	185,7	167,5	159,3	165,7	1.980,1	2.122,0
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1	0,0	0,1	2,0	5,4
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	205,2	190,9	190,7	185,8	168,6	159,3	165,8	1.982,0	2.127,5
Dieselmotorkraftstoffe	2.823,6	2.756,8	3.221,5	3.003,8	2.948,7	3.168,8	3.449,7	3.171,6	3.209,4	3.331,4	3.354,8	34.071,9	32.810,1
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,8 %	5,1 %	4,8 %	5,0 %	5,8 %	6,5 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.756,9	3.223,3	3.004,2	2.949,0	3.169,1	3.450,2	3.172,0	3.212,8	3.331,3	3.353,1	34.077,7	32.819,2
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,0 %	5,5 %	5,9 %	5,2 %	4,8 %	4,9 %	5,8 %	6,5 %
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,2	7,4	8,9	11,0	10,1	9,8	8,6	8,5	10,4	11,5	106,6	127,9
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	96,7	89,9	96,6	100,0	90,5	88,4	82,8	959,9	971,5
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,4	0,4	0,4	6,3	9,8
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	108,2	100,7	107,0	109,2	99,4	99,2	94,5	1.071,7	1.107,5
Ottomotorkraftstoffe	1.464,1	1.310,4	1.580,4	1.525,3	1.575,7	1.552,5	1.655,7	1.617,8	1.522,5	1.623,1	1.468,3	16.737,9	17.021,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.310,7	1.581,0	1.525,9	1.576,3	1.553,1	1.656,3	1.618,3	1.522,9	1.623,4	1.468,5	16.743,1	17.030,0
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	4,8 %	5,5 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,5 %	6,7 %	6,5 %	6,1 %	6,4 %	6,4 %	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 Ottomotorkraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

Klimaschutzplan 2050 – Nachhaltige Biokraftstoffe gehören dazu!

UNION ZUR FÖRDERUNG VON OEL- UND PROTEINPFLANZEN E.V. **ufop**

Klimaschutz-Aktionsbündnis 2020 / 2050 – viele Maßnahmen – ein Ziel

Nachhaltige Biokraftstoffe gehören dazu!

Deutschland geht innerhalb der EU mit ambitionierten Zielen für den Klimaschutz voran:

- 2020: Minderung der THG-Emissionen um mind. 40 %
- 2050: Minderung der THG-Emissionen um bis zu 90 %

Die Bundesregierung hat 2015 einen Dialogprozess mit Wirtschaft und Gesellschaft zur Erarbeitung eines **Klimaschutzplans 2050** begonnen. Als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen und Strategien dient die Studie „Entwicklung der Energiemärkte – Energiereferenzprognose“. Darin wird bestätigt, dass Biokraftstoffe als notwendige flüssige Energieträger im Transportverkehr mitentscheidend für die Zielerreichung in 2050 sein werden. Das konkrete Handlungsziel „Kerker“ wurde in der Auftaktkonferenz zum Dialogprozess am 26. Juni 2015 vom ifeu-Institut Heidelberg aufgezeigt.

Die auf längere Sicht notwendigen Maßnahmen zur THG-Minderung, wie die Einführung neuer Fahrzeugantriebe oder Versorgungsstrukturen, müssen auf den heute vorhandenen Technologien und Entwicklungen aufbauen. Schließlich müssen sie im Sinne der Verbraucherkzeptanz auch bezahlbar bleiben.

Die UFOP stellt fest, dass eine Strategie ohne nachhaltige Biokraftstoffe nicht umsetzbar ist. Vielmehr ist eine evolutionäre Strategie notwendig, die auch im Sinne der Investitionsbereitschaft vor allem die heute im Markt befindlichen Wirtschaftskreise miteinmündet auf dem Weg zu mehr Klimaschutz. Dies ist im wahren Sinne des Wortes eine generationenübergreifende Herausforderung.

Nachhaltige Biokraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol...

- reduzieren die THG-Emissionen um 5 Mio. Tonnen (2014);
- decken heute mehr als 5 % des Energiebedarfs im Verkehrssektor;
- müssen sich in einem internationalen Wettbewerb behaupten;
- dürfen nur dann auf Verpflichtungen in der EU angerechnet werden, wenn sie aus nachhaltig zertifizierten Rohstoffen hergestellt wurden;
- sind der internationale „Schrittmacher“ in der Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitszertifizierung;
- müssen gesetzliche Vorgaben an die THG-Minderung erfüllen (gelten auch für Drittstaaten): mind. 50 % ab 2018, mind. 60 % für Neuanlagen ab Oktober 2015.

Der Biokraftstoffanteil im Erneuerbare Energien-Mix beträgt 10,8 % bzw. 35.440 GWh (produziert in 30 Anlagen); zum Vergleich Windkraft: 17,1 % bzw. 54.660 GWh (alleine an Land 24.900 Windkraft-Anlagen). Gemessen an der Energieleistung produzieren 30 Biokraftstoffanlagen so viel Energie wie etwa 16.000 Windkraftanlagen!

Deutschland geht mit Einführung der THG-Minderungspflicht voran!

Ergebnis der seit 1. Januar 2015 geltenden Regelung ist ein intensiverer THG-Biomasserstoff- und Kosteneffizienz-Wettbewerb. Das heißt mit weniger Biomasserstoff wird eine höhere THG-Einsparung erreicht. 2015 wurde durchschnittlich bereits eine THG-Minderung von 60 % erreicht (aktuelle Anforderung: 35 %). **Damit erfüllen die bestehenden Anlagen bereits heute die Anforderungen für 2018!**

Biokraftstoffe setzen damit den Maßstab in der Bioökonomie in der Weiterentwicklung der von der EU-Kommission zugelassenen Zertifizierungssysteme. Die Biokraftstoffwirtschaft tritt dafür ein, dass insbesondere der Nachweis für die THG-Minderung und deren Berechnung im Gleichklang umgesetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Anforderungen der EU auch in Drittstaaten umzusetzen sind.

Hierzu gehört auch die Methodik der THG-Bilanzierung! Die von der Biokraftstoff-Richtlinie vorgegebene Methodik begünstigt Palmöl im THG-Effizienzvergleich! Benachteiligt wird insbesondere der Hauptlieferant von pflanzlichem gentechnikfreiem Protein in Europa: Raps. **Grundlage für die Berechnung der THG-Bilanz muss daher die Fruchtfolge sein und nicht die Betrachtung von Ernte zu Ernte.**

www.ufop.de

Der Vorsitzende der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen, Wolfgang Vogel, appelliert in einem Schreiben an die Mitglieder des Deutschen Bundestages, markt eingeführte und nachhaltig produzierte Biokraftstoffe wie Biodiesel und Bioethanol in eine Gesamtstrategie einzubeziehen, damit das ambitionierte Klimaschutzziel in 2050 erreicht werden kann.

Der UFOP-Vorsitzende hob die bei der Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie bei Biokraftstoffen erzielten Alleinstellungsmerkmale hervor. Die erreichten Treibhausgas-Einsparungen und die hohen Nachhaltigkeitsstandards als Ergebnis der gesetzlich vorgegebenen Anforderungen müssten ab 2020 weiterentwickelt werden. Deutschland habe mit der gesetzlich verankerten Zielvorgabe einer Treibhausgas-Minderung von 6 Prozent ab 2020 den Weg aufgezeigt.

Die Einführung der Treibhausgas-Minderungspflicht zum 1. Januar 2015 in der Nachfolge der energetischen Quotenvorgabe könne ein Impuls für eine generelle Ausrichtung der Europäischen Biokraftstoffpolitik sein, betont Vogel. Am deutschen Markt sei bereits ablesbar, dass der Wettbewerb um die Treibhausgas-Effizienz der Rohstoffe bereits den erwünschten Effekt einer über alle Stufen beginnenden Optimierung ausgelöst habe. Deutschland setze mit dieser Ausrichtung der Biokraftstoffpolitik ein wichtiges Signal für die Ausrichtung der Bioökonomie insgesamt.

Denn die Wirtschaft soll ab 2050 ohne fossilen Kohlenstoff auskommen.

Die von der EU-Kommission zugelassenen 19 Zertifizierungssysteme basieren in ihrer Wirtschaftlichkeit auf der Biokraftstoffzertifizierung. Jetzt komme es darauf an, diese Systeme für die strategische Ausrichtung der Biomasse weiter zu entwickeln. Die deutsche Biokraftstoffwirtschaft habe die Bundesregierung aufgefordert, mehr zu unternehmen, um die Anforderungen an die Treibhausgas-Berechnung sowie die Qualität von Dokumentation und Zertifizierung anzuheben. Nur bei einer hohen Qualität der Umsetzung dieser Vorgaben sei ein fairer Wettbewerb mit vergleichbaren Treibhausgas-Emissionswerten möglich.

Aus Sicht des UFOP-Vorsitzenden ist es nicht nachvollziehbar, dass diese Zertifizierungsleistung von der Politik bisher kaum anerkannt wird.

Abletbar sei dies an der Tatsache, dass Biokraftstoffe bzw. die Bioenergie in der Diskussion um den Klimaschutzplan 2050 keine oder eine untergeordnete Rolle spielten. Ebenfalls unverständlich sei, dass sich ausgerechnet Deutschland als bisheriges Vorreiterland aus diesem Entwicklungspfad zu verabschieden scheint, auch gemessen an der internationalen bzw. weltweiten Bedeutung der Biomasse als Energieträger.

Für den UFOP-Vorsitzenden ist klar, dass sich der Rohstoff andere Absatzmärkte suchen werde und damit in Drittstaaten möglicherweise auf Treibhausgas-Minderungsverpflichtungen angerechnet würde. Im Ergebnis finde der Klimaschutz mit Rohstoffen aus Deutschland woanders statt. Um dies zu verhindern, sollte die Biokraftstoffstrategie in Deutschland bzw. in Europa weiterentwickelt werden.

Damit werde auch ein Beitrag für die heimische Futtermittelversorgung geleistet. Denn mit der Herstellung von Biokraftstoffen gehe auch die Produktion von erheblichen Mengen gentechnikfreier Eiweißfuttermittel für die heimische Tierhaltung einher. Man könne nicht auf der einen Seite die Kreislaufwirtschaft in den Fokus stellen und andererseits durch ein Auslaufen der Biokraftstoffpolitik den Importbedarf von Eiweißfuttermitteln forcieren. Dieser Widerspruch müsse einvernehmlich aufgelöst werden. Entsprechende Erwartungen richte die UFOP auch an die weiteren Beratungen im Rahmen des Klimaschutzaktionsbündnisses 2050, um auf robuste Strategien für eine schrittweise weitere Effizienzsteigerung in der Landwirtschaft hinzuwirken. In diesen Diskussions- und Entwicklungsprozess werde sich die UFOP aktiv einbringen.

Das Positionspapier der UFOP kann auf www.ufop.de heruntergeladen werden.

Schlaglichter

Treibhausgasminderungspflicht für Kraftstoffe in ganz Europa einführen und stetige Anhebung der Quote in Deutschland bis 2020 durchsetzen



Auf dem internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ fordert die deutsche Biokraftstoffwirtschaft die Einführung der Treibhausgasminderungspflicht für Kraftstoffe in ganz Europa und plädiert für einen besseren Klimaschutz durch stetige Anhebung der in Deutschland bestehenden Treibhausgasminderungsquote bis 2020.

Mehr als 500 Teilnehmer aus über 30 Nationen sind der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Biokraftstoffwirtschaft gefolgt, um sich auf dem internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ am 18./19. Januar 2016 in Berlin über Marktentwicklungen, politische Rahmenbedingungen, technologische Innovationen und die Zukunft der Mobilität zu informieren. Veranstalter des Kongresses sind der Bundesverband BioEnergie (BBE), die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB), der Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und der Fachverband Biogas.

Die Mineralölwirtschaft ist seit dem 1.1.2015 gesetzlich verpflichtet, den Treibhausgasausstoß des von ihnen in Verkehr gebracht-

ten Kraftstoffs um 3,5 Prozent zu senken. In Folge der Umstellung der energetischen Biokraftstoffquote auf diese Treibhausgasminderungsquote ist der Anteil von Biokraftstoffen in fossilen Kraftstoffen gesunken. Die Verpflichtung konnte mit einer geringeren Menge von Biokraftstoffen erfüllt werden, weil sich die Treibhausgasbilanz von Biodiesel und Bioethanol in jüngster Zeit deutlich verbessert haben. „Die mit der Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes festgelegte Verpflichtung zur Treibhausgasvermeidung für die Mineralölwirtschaft ist aus Sicht der Branche nicht erst ab 2017 auf 4 Prozent anzuheben, sondern schon früher und dann schrittweise jährlich weiter steigend, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen“, fordert daher Artur Auernhammer, MdB und Vorsitzender des BBE. Darüber hinaus sei es erforderlich, die Mineralölwirtschaft in der gesamten Europäischen Union zur Treibhausgasminderung zu verpflichten, damit nachhaltig hergestellte Biokraftstoffe flächendeckend zu mehr Klimaschutz im Verkehr beitragen können.

Insgesamt kritisiert die Biokraftstoffwirtschaft die fehlende Planungssicherheit über 2020 hinaus. In den im September 2015 in Kraft getretenen Änderungen der europäischen

Richtlinien Erneuerbare Energien (2009/28/EG) und Kraftstoffqualität (2009/30/EG) fehlen Aussagen über den Zeitraum nach 2020, und der Zeitraum von 2016 bis 2020 ist keine ausreichende Perspektive für Investitionen in eine nachhaltige und ökonomische Produktion im industriellen Maßstab.

Artur Auernhammer: „Auch nach dem Jahr 2020 muss es einen technologieoffenen Wettbewerb im Biokraftstoffsektor geben, in dem Biokraftstoffe der ersten und zweiten Generation einen Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz leisten können. In der europäischen Dekarbonisierungsstrategie müssen zertifiziert nachhaltige und in Europa hergestellte Biokraftstoffe sofort und über das Jahr 2020 hinaus eine wichtige Rolle einnehmen“.

Darüber hinaus hat die europäische Biokraftstoffwirtschaft eine Vorbildfunktion für die Weiterentwicklung anderer Nutzungspfade in der Bioökonomie. Die ist darin begründet, dass Biokraftstoffe in Europa zertifiziert nachhaltig sein müssen. Artur Auernhammer: „Biokraftstoffe sind wegen der vorhandenen Infrastruktur derzeit der einzige sofort gangbare Weg und ökonomisch tragfähige Ansatz, um die hochgesteckten Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Und dies bei einer gleichzeitigen Gewährleistung einer nachhaltigen Biomassenutzung.“

Am 18. Januar 2016 setzten sich Akteure aus Wirtschaft und Politik in einer Podiumsdiskussion mit den komplexen Fragen zur Entwicklung bis 2020 und danach auseinander. Die Teilnehmer: Jo Howes, (Principal Consultant, e4Tech), Bernd Kuepker (Policy Officer, EU-Kommission - DG Energy), Claus Sauter (Vorsitzender des Vorstandes, Verbio AG), Henrik Erämetsä (Head of US Federal Affairs, Neste), Joachim Lutz (Sprecher des Vorstandes, Crop Energies AG), Detlef Evers (Geschäftsführer, MVAk e.V.).

Schlaglichter

Studie: Methanemissionen der Förderung von Erdöl deutlich höher als angenommen

Die Methanemissionen der Förderung von Erdöl sind deutlich höher als bisher angenommen, weil die anfallenden Begleitgase bisher nicht ausreichend berücksichtigt werden. Diese hoch klimawirksamen Begleitgase können einen Anteil von fünf Prozent der globalen Klimagasemissionen erreichen und sich auf bis zu 25 Prozent der weltweiten Erdgasproduktion belaufen. Die Autoren neuerer Studien berechnen einen Wert für die Begleitgasemissionen, der fast siebenmal so hoch ist wie die Emissionen, von denen die Europäische Kommission bislang ausgeht. Bei den Begleitgasen handelt es sich um Methan, Propan und Butan, die bei der Erdölförderung und -verarbeitung am Bohrloch austreten. Sie werden entweder durch so genanntes Flaring abgefackelt oder in die Atmosphäre abgelassen (Venting). „Ohne massives Gegensteuern wird der Öl- und Gassektor die am schnellsten wachsende Quelle von schädlichen Methanemissionen in den kommenden Jahrzehnten werden“, erklärte einer der Autoren der Studie, Björn Pieprzyk, von der Beratungsfirma ERA. „Die Europäische Kommission verkennt die Bedeutung der Methanemissionen aus der Erdölförderung. Dabei werden die Emissionen von fossilem Öl erheblich unterschätzt“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB), für den die Studie erstellt wurde. „Damit erhöht sich der Handlungsdruck, verbindliche Vorgaben zur wirksamen Treibhausgasminderung im Straßenverkehr zu erlassen. Biokraftstoffe und Elektromobilität aus erneuerbarem Strom werden einen steigenden Beitrag leisten müssen, um die real höheren Emissionen von Erdöl zu senken.“ Pieprzyk warnte, dass die durch Flaring und Venting verursachten Emissionen zukünftig noch steigen werden, weil fossile Energie immer häufiger mit neuen technischen Verfahren an kleinen, dezentralen Förderstätten gewonnen wird wie zum Beispiel durch Fracking in den USA. Dort wird die technisch mögliche Abscheidung und Verwertung der Begleitgase kaum umgesetzt. Deshalb werde dabei etwa ein Drittel des Begleitgases durch Flaring und Venting entsorgt, während nur zwei Drittel genutzt würden – allerdings bestünden große regionale Unterschiede.

Wird das als Begleitgas austretende Methan durch Flaring verbrannt, so reduziert sich dadurch der Klimaerwärmungsfaktor im Vergleich zum Venting, bei dem das Methan ungehindert in die Atmosphäre abgelassen wird. Methan ist etwa 34mal klimawirksamer

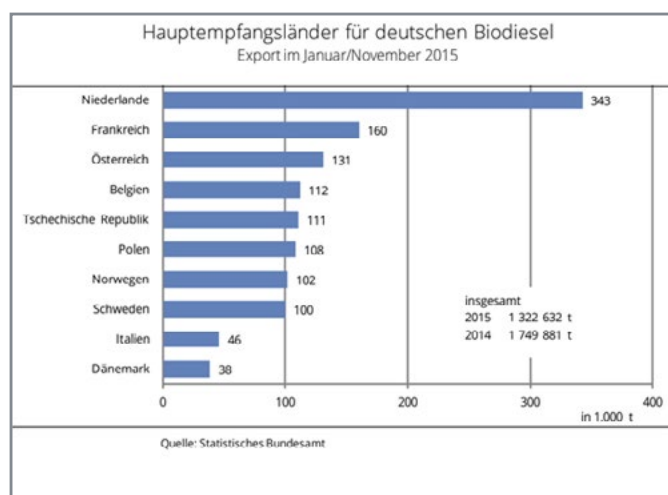
als CO₂. „Flaring ist nur die sichtbare kleine Eisbergspitze der Begleitgasemissionen, viel größer sind dagegen die nicht verbrannten Methanemissionen der Erdölindustrie beim Venting“, sagte Pieprzyk. Während die Emissionen durch Flaring anhand von Satellitenaufnahmen in etwa erfasst werden können, ist die Datenlage beim Venting schlecht. Diese Emissionen können nur durch sehr aufwendige Bodenmessungen lokal ermittelt werden, so dass das tatsächliche Ausmaß des Klimagasausstoßes heute nur durch Hochrechnungen zu schätzen ist. Durch die wirklichkeitsnahe Einbeziehung der Begleitgase steigen die gesamten Emissionen fossiler Kraftstoffe um etwa 15 Prozent. „Die tatsächlich vom Straßenverkehr verursachten Treibhausgasemissionen liegen damit deutlich höher als angenommen. Die Europäische Kommission sollte umgehend die neuen Berechnungen in ihre Bewertung von fossilen Kraftstoffen einbeziehen, damit ihre Klimaschutzpläne auf einwandfreien Daten beruhen“, sagte Pieprzyk. „Es müssen Messeinrichtungen an allen Förderanlagen und den möglichen Leckageorten installiert und kontinuierlich durch unabhängige Prüfinstitutionen überwacht werden“, sagte Pieprzyk.

Weniger Biodiesel exportiert

In den ersten 11 Monaten 2015 exportierte Deutschland fast ein Viertel weniger Biodie-

sel als im Vorjahreszeitraum. Dies belegen die Außenhandelszahlen des Statistischen Bundesamtes. Gut 90 % der Menge gingen in EU-Mitgliedsstaaten. Das deutliche Minus basiert nach Angaben der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft mbH (AMI) vor allem auf stark rückläufigen Lieferungen in die

Niederlande, nach Frankreich und nach Polen. Allein die Niederlande fragten rund 42 % weniger nach als im Vorjahreszeitraum. Polen orderte 38 % weniger, Frankreich konnte mit einem Minus von 26 % seinen 2. Platz gegenüber Österreich, wohin knapp ein Fünftel mehr geliefert wurde, nur noch knapp behaupten. Deutlich umfangreicher als im Vorjahreszeitraum war indes das Volumen Richtung Tschechien und Schweden. Mit einem Anstieg von fast 80 % und einer Gesamtmenge von 111.000 t ging so viel Biodiesel aus Deutschland nach Tschechien wie nie zuvor.



Schlaglichter

2. Tagung der Fuels Joint Research Group am 1. und 2. Juni 2016



Wie kann der Kraftstoff im Auto besser mit dem Motor kommunizieren und welche Technik braucht es dazu? Wie müssen die Kraftstoffe in Zukunft ausgelegt sein, damit die Emissionen und damit die Umweltbelastung verringert werden können? Und: Welche Chancen haben Biokraftstoffe heute am Markt und welche Änderungen gibt es bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen?

Die Kraftstoffforschung entwickelt sich mehr und mehr zu einem interdisziplinär vernetzten Themengebiet. Neben der Erzeugung der Kraftstoffe geht es in Zukunft

verstärkt darum, dass sich der Kraftstoff und der Motor besser verstehen. Auf diese Weise lassen sich Emissionen vermeiden und die Umweltbelastungen reduzieren. Wissenschaftler und Experten der Kraftstoff- und der Kraftfahrzeugindustrie haben bei der 2. Tagung der Fuels Joint Research Group am 1. und 2. Juni 2016 im fränkischen Kloster Banz die Möglichkeit, sich auszutauschen.

In der Fuels Joint Research Group (FJRG) arbeiten Ingenieure, Naturwissenschaftler und Mediziner interdisziplinär auf dem Gebiet der Kraftstoffforschung. In gemeinsamen Projekten untersuchen sie die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Kraftstoffkomponenten,

dem Motor und dem Motorenöl sowie der Abgasnachbehandlung insbesondere mit Blick auf die resultierenden Emissionen und ihre gesundheitlichen Auswirkungen.

Die Tagung wendet sich an technisch/wissenschaftliche Experten, betriebliche Entscheider, Promovierende und Studierende, die eine Gelegenheit suchen, ihre Ideen und Lösungsmöglichkeiten zu den heutigen und zukünftigen Herausforderungen in einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren.

Weitergehende Informationen sowie die Anmeldung sind online unter www.fuels-jrg.de erhältlich.

Weltneuheit: Biokerosin am Flughafen Oslo ab sofort einsatzbereit



Als weltweit erster Flughafen beginnt Oslo mit der Belieferung von Biokerosin im regulären Flugbetrieb. Ab sofort können alle Nutzer des Flughafens der norwegischen Hauptstadt Kerosin mit einer Beimischung von nachhaltigem alternativem Flugkraftstoff tanken. Hergestellt wird das Biokerosin, welches eine CO₂-Minderung von 47 Prozent ermöglicht, von der finnischen Firma Neste.

Mit Lufthansa, SAS und KLM stehen auch die ersten Kunden bereits fest. Er-

Als weltweit erster Flughafen beginnt Oslo mit der Be-

möglicht wird das Angebot durch das EU-geförderte Demonstrationsvorhaben ITAKA und weitere Unterstützung durch den Flughafenbetreiber Avinor.

Das Alleinstellungsmerkmal des neuen Angebots ist es, dass der Biokraftstoff in das bestehende Betankungssystem eingespeist und wie herkömmliches fossiles Kerosin vertankt wird. Bisherige Tests wurden stets mit gesonderten Tankwagen durchgeführt, eine letztlich überflüssige Dopplung der Infrastruktur, wie man in Oslo jetzt beweist.

Das ITAKA-Projekt (Initiative Towards sustainable Kerosene for Aviation) ist

darauf ausgerichtet, die Entwicklung von Biokerosin in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Sozial- und Umweltverträglichkeit zu unterstützen und die technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für dessen Nutzung zu verbessern. ITAKA ist weltweit das erste Vorhaben, welches die gesamte Lieferkette der Biokerosinproduktion demonstriert. Die Finanzierung wurde über das 7. Forschungsrahmenprogramm der EU zur Verfügung gestellt.

www.itaka-project.eu

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.

