

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	31. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	356,37	364,87	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	364,00	382,00	↘
Rapsöl	693,00	725,00	↘
Rapsschrot	236,00	238,00	↘
Rapspresskuchen*	269,72	240,36	↗
Paris Rapskurs	391,25	379,25	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	116,95	117,56	↘
Rapsölkraftstoff*	134,55	133,55	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	67,77	69,71	↘
Diesel	115,73	117,57	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	42,97	44,01	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapsernte kam wegen witterungsbedingten Unterbrechungen nur langsam in Schwung, Erträge durchschnittlich
- Pariser Rapsnotierungen fallen im Juli 2015 bei schwachen Vorgaben aus Übersee unter Erntedruck auf 2-Monatstief
- Erzeuger lagern Partien bei rückläufigen Preisen bevorzugt ein
- US-Sojakurse von Wettermarkt und Nachfrage getrieben

Ölschrote und Presskuchen

- Käufer von Ölschroten gut gedeckt, kaum Nachfrage, Rapsschrotangebot wächst nur langsam
- Rapspresskuchen knapp und teuer

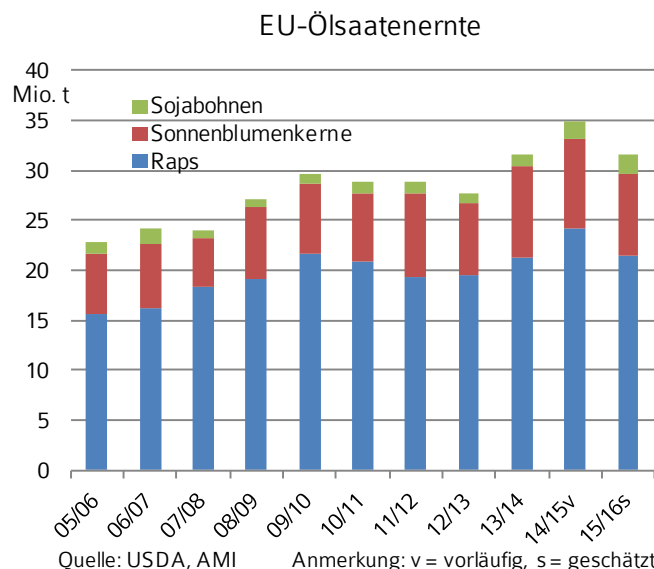
Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise geben kräftig nach, Nachfrage gering
- Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl kaum verändert

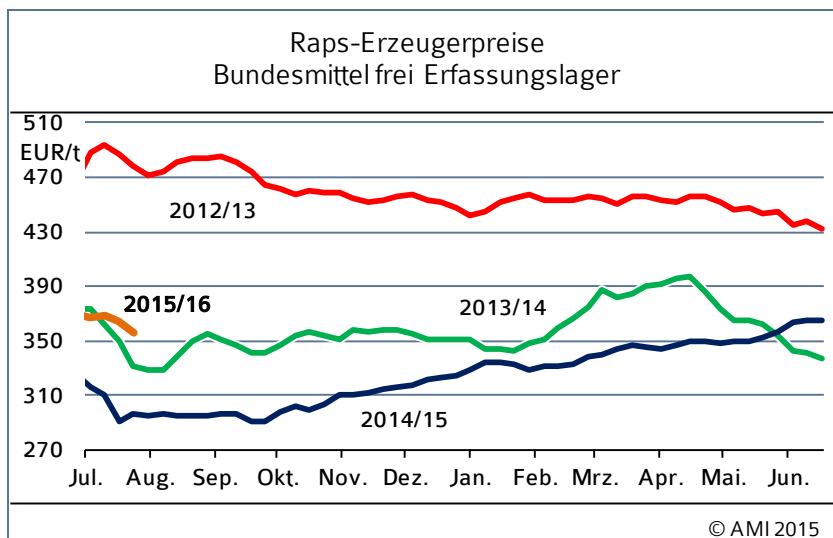
Biokraftstoffe

- Biodieserverbrauch im Mai 2015 saisonüblich gestiegen
- Schwache Mineralölkurse drücken Biodieselpreise

Grafik der Woche



Marktpreise



Raps

Die Pariser Rapsnotierungen gaben bei steigendem Erntedruck im Juli 2015 kräftig nach und erreichten zum Monatsende ein 2-Monatstief. Die Rapsernte in Deutschland kam aufgrund ungünstiger Witterung sehr langsam in Schwung. Erzeuger verkaufen bei rückläufigen Preisen wenig. Verarbeiter zeigen großen Bedarf, der sich aber nicht in höheren Prämien äußert.

Rapsöl

Schwache Rapskurse und steigendes Angebot haben die Rapsölpreise im Juli 2015 stark belastet. Prompte Ware kostet mit 732 EUR/t fob Hamburg im Schnitt rund 13 EUR/t weniger als im Vormonat. Das Angebot wächst langsam. Die Nachfrage hat sich nur kurzzeitig belebt, da Käufer auf weitere Preisnachlässe hoffen.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 29.07.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2015 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	364	236	693	554
Vorwoche	382	238	725	578

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

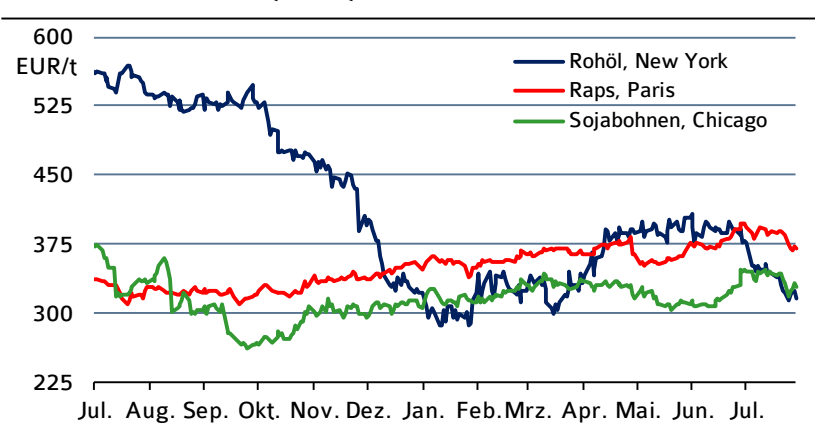
ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 21.07.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	260-280	245-270	79,95	81,33	134,55
> 100 t	275-275	260-260	Vm: 79,25	81,00	133,55

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI

Internationale Terminkurse



Quelle: NYSE, CME

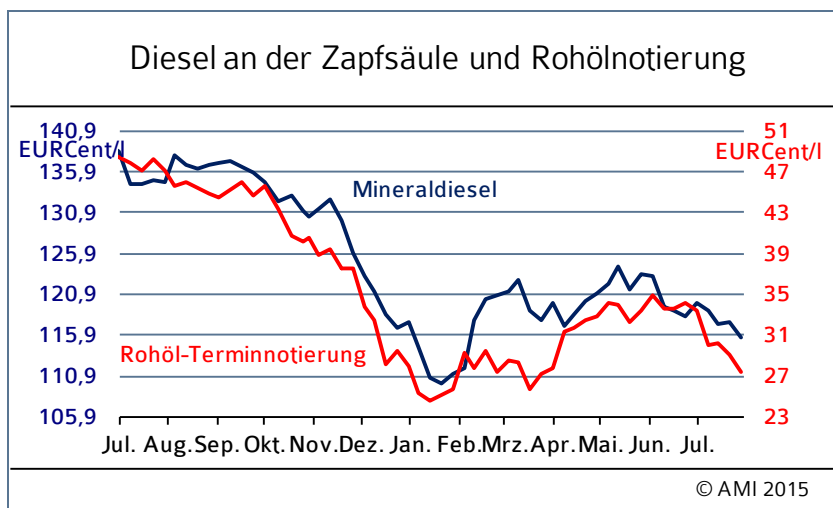
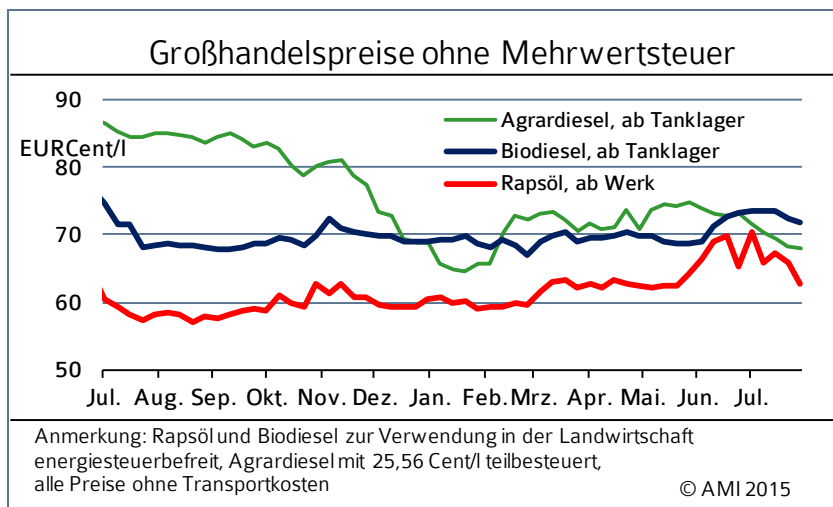
© AMI 2015

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl haben sich gegenüber Vormonat kaum verändert, wurden im Schnitt um einen halben Cent auf 80,64 Cent/l angehoben. Die Nachfrage ist weiterhin sehr überschaubar. Aufgrund des knappen vorderen Angebotes gaben die Preise für Rapsöl der großen Ölmühlen in der ersten Monathälfte nur leicht nach, ließen dann in der zweiten Monathälfte unter dem starken Druck der schwachen Rohstoffnotierungen allerdings kräftig Federn. Damit hat sich die Wettbewerbsfähigkeit von kaltgepresstem Rapsöl wieder verschlechtert.

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

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2015 in 1.000 t	2015						kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	2015	2014	
Biodiesel Beimischung	161,7	165,2	188,9	190,0	205,0	917,5	931,6	
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,1	0,1	1,7	0,3	0,2	2,4	1,0	
Summe Biodiesel	161,9	165,3	190,5	190,3	205,2	919,9	932,6	
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	
Summe Biodies. & PÖL	161,9	165,3	190,6	190,4	205,2	920,2	932,9	
Dieselmotoren	2.823,6	2.756,8	3.221,5	3.003,8	2.948,7	14.371,2	14.318,2	
Anteil Beimischung	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,4 %	6,5 %	
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.823,7	2.756,9	3.223,3	3.004,2	2.949,0	14.373,9	14.319,4	
Anteil Biodiesel & PÖL	5,7 %	6,0 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	6,4 %	6,5 %	
Bioethanol ETBE a)	9,7	9,2	7,4	8,9	11,0	47,7	59,6	
Bioethanol Beimischung	66,3	53,0	78,6	89,3	96,7	411,6	424,4	
Bioethanol E 85	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	3,0	4,3	
Summe Bioethanol	76,1	62,6	86,6	98,8	108,2	461,8	487,5	
Ottokraftstoffe	1.464,1	1.310,4	1.580,4	1.525,3	1.575,7	7.293,9	7.479,0	
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.464,2	1.310,7	1.581,0	1.525,9	1.576,3	7.296,4	7.482,5	
Anteil Bioethanol c)	5,2 %	4,8 %	5,5 %	6,5 %	6,9 %	6,3 %	6,5 %	

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteigerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteigerung 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

Die Großhandelspreise für Bio- und Agrardiesel standen im Juli 2015 unter Druck abrunder Mineralölnotierungen. Biodiesel wurde zusätzlich von rückläufigen Forderungen für Pflanzenöle belastet. Im Monatsverlauf gaben die Preise für Standardware (THG-Einsparung 60 %) um knapp 1,40 Cent/l auf 116,60 Cent/l nach.

Tankstellenpreise

Schwache Mineralölnotierungen haben im Juli auch starken Druck auf die Preise für Diesel an der Zapfsäule ausgeübt. Mit durchschnittlich 117,30 Cent/l mussten knapp 3 Cent/l weniger gezahlt werden als im Vormonat. Super E10 kostete derweil mit 144,30 Cent/l etwa 1 Cent/l mehr.

Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung hat im Mai 2015 mit gut 205.000 t rund 8 % gegenüber Vormonat zugelegt. Im Vorjahresmonat wurden zwar knapp 11.000 t mehr verbraucht, das stellte allerdings einen Rekordwert dar.

Da die Nachfrage nach mineralischem Diesel im Mai 2015, sowohl gegenüber Vormonat als auch gegenüber Vorjahr, gesunken ist, stieg der Biokraftstoffanteil am Gesamtverbrauch deutlich um 0,7 Prozentpunkte auf 7 %. Dieses Niveau wurde seit einem Jahr nicht mehr erreicht. Mit 80 t ist der Verbrauch von Pflanzenöl als Kraftstoff mengenmäßig unbedeutend.

Der Einsatz von Bioethanol ist im Mai 2015 ebenfalls stark gestiegen und erreichte mit 108.000 t ein 1-Jahreshoch. Der Vorjahreswert wurde allerdings knapp um rund 6.000 t verfehlt.

Schlaglichter

Agrarministerrat bestätigt iLUC-Richtlinie UFOP betont Anpassungsbedarf zur THG-Berechnungsmethodik

Mitte Juli bestätigte der Agrarrat die bereits vom Europäischen Parlament am 28. April 2015 angenommene Richtlinie zur Änderung der Erneuerbare Energien- und Kraftstoffqualitätsrichtlinie. Damit kann die sogenannte „iLUC-Richtlinie“ im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden. Die Mitgliedsstaaten müssen die Richtlinie im Jahr 2017 umsetzen.

Der Rat betont in seiner Mitteilung die Zielorientierung dieser Richtlinienänderungen in Richtung Biokraftstoffe aus Reststoffen mit substantiell besseren Treibhausgasminderungseffekten. Großbritannien und die Niederlande bekräftigen in einer Note ihr Bedauern, dass die am nachhaltigsten fortschrittlichen Biokraftstoffe durch eine Doppelanrechnung nicht auf das EU-Treibhausgasminderungsziel von 20 Prozent angerechnet werden können.

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) stellt fest, dass zwar jetzt der Weg frei ist für die nationale Umsetzung der „iLUC-Richtlinie“ bis 2017. Der Verband bedauert jedoch, dass die grundsätzliche Vorreiterrolle herkömmlicher Biokraftstoffe übersehen werde. So müssten im Rahmen der Bioökonomiestrategie bisher

nur herkömmliche Biokraftstoffe eine ab 2017 auf mindestens 50 Prozent steigende Treibhausgasminderungsanforderung als Voraussetzung für den Marktzugang in die EU nachweisen. Deutschland gehe als einziges EU-Mitgliedsland mit der Einführung der Treibhausgasminderungspflicht noch weiter. Hierzulande werde im Wettbewerb die THG-Minderung optimiert, betont die UFOP unter Hinweis auf die von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) kürzlich vorgestellten THG-Ergebnisse. Auch die sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffe müssten sich mit diesen Ergebnissen messen. Dieser Beweis stehe mit Blick auf nach wie vor fehlende großtechnische Anlagen aus, betont der Verband.

Die UFOP erinnert an die mit der iLUC-Richtlinie beschlossenen Prüfaufträge zur Berechnungsmethodik der THG-Bilanzierung. Die UFOP begrüßt, dass die Kommission hierzu bis 2017 unter anderem auch die bei der Biokraftstoffproduktion anfallende Eiweißfuttermittelkomponente berücksichtigen muss. Zugleich weist der Verband darauf hin, dass ebenso ein grundsätzlicher Änderungsbedarf bei der THG-Berechnung von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Reststoffen wie zum

Beispiel Stroh besteht. Durch die Mehrfachanrechnung werde der Reststoff zu einem Wertstoff. Deshalb müssten alle Aufwendungen, wie die Düngung, entsprechend der Masse aufgeteilt werden. Es sei nicht sachgerecht, dass das für diesen Herstellungszweck bestimmte Stroh mit dem THG-Wert „0“ in die THG-Bilanzierung einfließe. Die UFOP beruft sich hier auf die internationalen Regeln für Ökobilanzen.

Die UFOP begrüßt deshalb den jetzt durch den Rat formal verabschiedeten Kompromiss eines nicht verpflichtenden Zieles in Höhe von 0,5 Prozent für Biokraftstoffe aus Reststoffen und zugleich die notwendige Forschungsförderung für die Technologieentwicklung als Voraussetzung für die Markterschließung ab 2020. Die UFOP unterstreicht ihre Position, dass im Wege eines technologie- und zugleich rohstoffoffenen Wettbewerbs die Biokraftstoffpolitik nach 2020 entwickelt werden muss. In diesem Sinne wurde in Deutschland mit der Einführung der THG-Minderungspflicht der THG- und Technologiewettbewerb eröffnet, der, so die Erwartung der UFOP, von den anderen Mitgliedsstaaten sicherlich intensiv verfolgt wird.

DROP-IN Biofuels: Hochkarätige internationale Tagung zur biotechnologischen Herstellung von Kohlenwasserstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen

DROP-IN Biofuels bestehen im Wesentlichen aus Kohlenwasserstoffen und sind mit heutigen Verbrennungsmotoren und Kraftstoffinfrastrukturen 1:1 kompatibel. Für die biotechnologische Herstellung von DROP-IN Biofuels auf Basis nachwachsender Rohstoffe existieren vielversprechende Lösungsansätze, für die Markteinführung bedarf es jedoch noch

weiterer FuE-Anstrengungen. Auf der Tagung „DROP-IN Biofuels“ vom 25. bis 27. Oktober in Frankfurt/Main diskutieren internationale Experten aus Wissenschaft und Industrie den aktuellen Stand, die Potenziale und die weiteren Herausforderungen bei der Herstellung flüssiger Kohlenwasserstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen. Der Schwerpunkt wird

auf der biotechnologischen Konversion liegen. Organisiert wird die Veranstaltung von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) und der DECHEMA-Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie. Weitere Informationen erhalten Sie unter: <https://veranstaltungen.fnr.de/drop-in-biofuels/>.

Schlaglichter

Erste Europäische Biomethankonferenz in Berlin

dena will Zusammenarbeit und Vernetzung der Biomethanbranche in Europa vorantreiben

Am 12. Oktober 2015 richtet die Deutsche Energie-Agentur (dena) die erste Europäische Biomethankonferenz (European Biomethane Conference - EBC) in Berlin aus. Sie soll als europaweites Forum dazu dienen, die Akteure der Biomethanbranche länderübergreifend besser miteinander zu vernetzen. Auf der englischsprachigen Veranstaltung werden aktuelle Trends und Entwicklungspotenziale von Biomethan in Europa diskutiert.

Experten wie Dr. David Baxter vom Joint Research Center der Europäischen Kommission, Dr. Attila Kovacs von der European Biogas Association (EBA) und Piero Gattoni vom Consorzio Italiano Biogas (CIB) beleuchten Chancen und Herausforderungen eines grenzüberschreitenden Handels von Biomethan und präsentieren Best-Practice-Beispiele.

Hauptsponsor der EBC ist der Biomethanhändler bmp greengas. Weitere Informationen zur Veranstaltung gibt es auf www.dena.de/biomethane.

Biomethan in Europa

Nachfrage und Produktion von Biomethan sind in den vergangenen Jahren in vielen europäischen Staaten rasant gewachsen. Inzwischen wird Biomethan in 17 Ländern in mehr als 340 Anlagen erzeugt und in das öffentliche Erdgasnetz eingespeist oder direkt als Kraftstoff eingesetzt.

Damit daraus ein europäischer Markt wird und das große Potenzial von Biomethan in Europa voll ausgeschöpft werden kann, müssen alle relevanten Akteure in Europa zusammenarbeiten und Informationen austauschen. Diese zentrale Erkenntnis geht aus dem bereits

erfolgreich abgeschlossenen EU-Projekt „GreenGasGrids“ (www.greengasgrids.eu) hervor und gab Anlass für die Ausrichtung der EBC.

Die Vorteile von Biomethan

Biomethan ist zu Erdgasqualität aufbereitetes Biogas. Es ist fast CO₂-neutral und kann aus allen organischen Materialien wie nachwachsenden Rohstoffen oder Abfällen produziert werden. Seine Verwendung ist vielfältig - es dient zur Erzeugung von regenerativem Strom und regenerativer Wärme, als Biokraftstoff für Fahrzeuge oder als Ausgangsstoff für die Herstellung von chemischen Produkten. Da es sich chemisch gesehen wie Erdgas zusammensetzt, kann es in beliebigen Anteilen damit gemischt und in vorhandene Gasnetze eingespeist werden.

VDB: UBA-Analyse zeigt Bedeutung Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor auf

Die vom Umweltbundesamt (UBA) am 4. August 2015 vorgelegten „Daten zur Umwelt 2015“ belegen die große Bedeutung, die Erneuerbare Energien im Verkehrssektor haben. „Der Einsatz von Erneuerbaren Energien ist bisher das wichtigste Mittel, um Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr nicht weiter steigen zu lassen, sondern um sie zu senken. Nur im Zusammenspiel zwischen Erneuerbaren Energien und den vom UBA vorgeschlagenen Maßnahmen wie einer Straßenverkehrsmaut, der Verkehrsverlagerung auf die Schiene und Flottengrenzwerten für Lastkraftwagen ist eine Reduktion des Treibhausgasausstoßes erreichbar“, sagte Robert Figgenger, Vorstandsmitglied des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). „Deshalb fordern wir von der Bundesre-

gierung und auf europäischer Ebene eine langfristige Strategie zum Ausbau der Erneuerbaren Energien im Verkehr. Wir benötigen flüssige und gasförmige Biokraftstoffe, strombasierte Kraftstoffe und Elektromobilität. Schließlich übernehmen diese eine entscheidende Rolle, um den verbleibenden Energiebedarf im Verkehrssektor zu decken“, sagte Figgenger.

Biodiesel und Bioethanol verringern den Treibhausgasausstoß im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen um durchschnittlich rund 60 Prozent. Biomethan kommt auf eine Reduktion von über 80 Prozent. Biokraftstoffe sind die einzige derzeit in größerem Umfang vorhandene Alternative zu fossilen Kraftstoffen. Biodiesel und Bioethanol werden nachhaltig produziert. Das heißt, dass zur Rohstoffgewinnung keine schütz-

enswerten Flächen wie Regenwälder oder Torfmoore zerstört werden dürfen.

Bei der E-Mobilität ist der Treibhausgasausstoß davon abhängig, wie der Strom für den Antrieb produziert wurde. Nur in Verbindung mit mehr Erneuerbaren Energien trägt die E-Mobilität zum emissionsfreien Verkehr bei.

Im kommenden Jahr werden die Ziele für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor für die Zeit nach 2020 auf europäischer Ebene festgelegt. „Ohne ambitionierte Vorgaben für die Zeit bis zum Jahr 2030 wird der Ausbau von Biokraftstoffen und Elektromobilität nicht weiter vorankommen. Das hätte schwerwiegende Auswirkungen auf den Treibhausgasausstoß im Straßenverkehr“, sagte Figgenger.