

# 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	05. KW	Vorwoche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	333,16	334,68	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	343,00	356,00	↘
Rapsöl	650,00	662,50	↘
Rapsschrot	240,00	238,00	↗
Rapspresskuchen*	240,36	222,50	↗
Paris Rapskurs	341,50	355,25	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, excl. MwSt.</b>			
Biodiesel	113,74	114,77	↘
Rapsölkraftstoff*	133,50	137,50	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Bioheizöl	65,78	64,30	↗
Diesel	111,22	109,96	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	39,35	39,86	↘

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

## Märkte und Schlagzeilen

### Ölsaaten

- Verarbeiter sind auf vorderen Positionen gut gedeckt, Erzeuger geben bei rückläufigen Preisen kaum Raps zum Verkauf
- Ernte 2015 weiterhin kein Gesprächsthema
- Fester Euro und schwache Sojakurse bescheren Pariser Rapskursen kräftige Verluste
- Sojanotierungen geben bei zunehmender Exportkonkurrenz aus Südamerika und rückläufiger Nachfrage Chinas kräftig nach

### Ölschrote und Presskuchen

- Preise für Rapspresskuchen deutlich angehoben
- Knappes Angebot und etwas lebhaftere Nachfrage geben Soja-schrotpreisen Auftrieb, Rapsschrotpreise behauptet

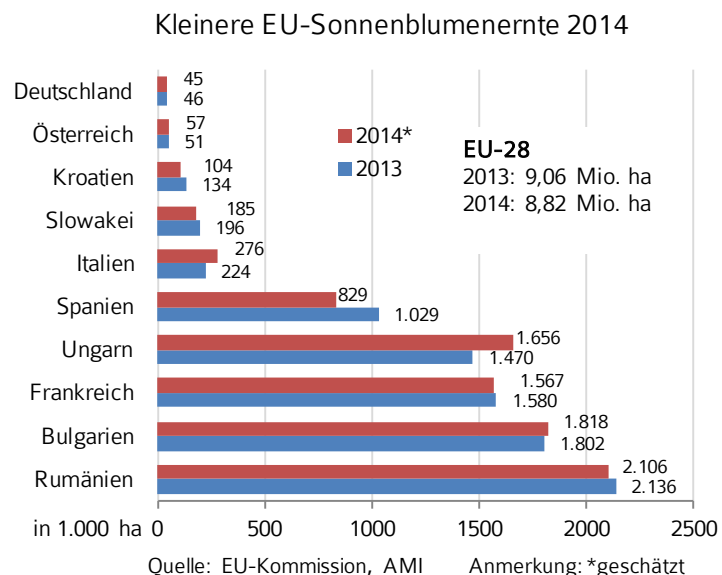
### Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise geben Ende Januar 2015 kräftig nach, Käufer fragen in Erwartung weiterer Preiserücknahmen wenig nach
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl leicht fester

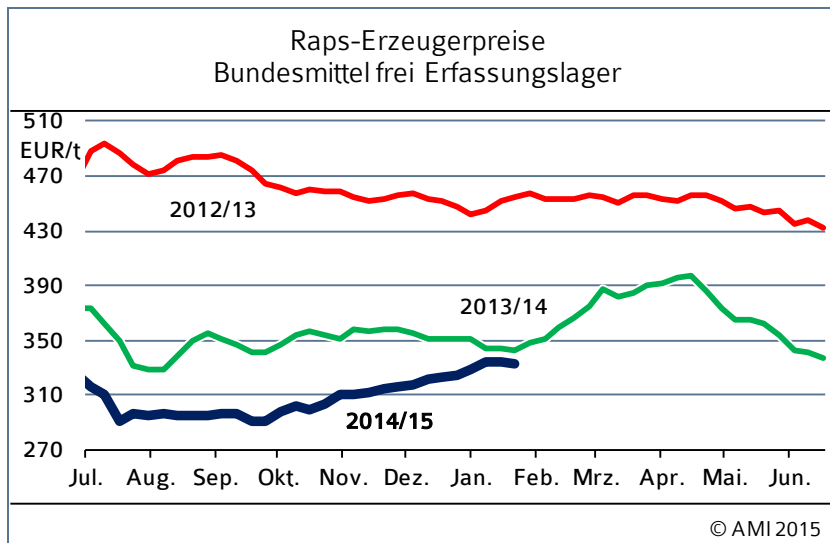
### Biokraftstoffe

- Neue Gesetzgebung lähmt im Januar 2015 Handel mit Biodiesel
- Biodieselpreise wegen rückläufigen Rapsölpreisen unter Druck

## Grafik der Woche



# Marktpreise



## Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 28.01.2015, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2014 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	343	240	650	586
Vorwoche	356	238	663	574

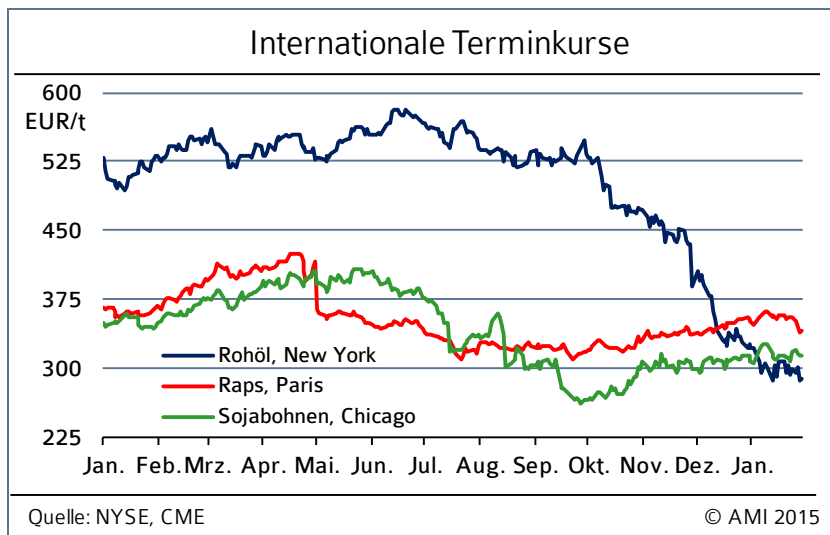
Quelle: AMI

## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 20.01.2015)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	235-250	215-240	79,35	79,70	133,50
> 100 t	230-240	225-225	VM: 78,13	79,44	137,50

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



### Raps

Im Januar 2015 war es wieder sehr ruhig am Kassamarkt. Höhere Preise konnten zur Monatsmitte zwar die Abgabebereitschaft der Erzeuger etwas erhöhen, zum Ende des Monats ist sie bei stark rückläufigen Rapspreisen aber schnell wieder erloschen. Die Nachfrage der Verarbeiter hat ebenfalls nachgelassen, zumal mit dem Auslaufen des Februar-Kontrakts in Paris mit umfangreicher Andienung gerechnet wird.

### Rapsöl

Der etwas festere Euro sowie rückläufige Rohstoffkurse haben die Rapsölpreise kräftig unter Druck gesetzt. Allein in der letzten Januarwoche wurden die Forderungen um etwa 15 EUR/t auf rund 650 EUR/t fob Hamburg zurückgenommen. Nachfrage konnte trotz des Preisrückgangs bislang kaum generiert werden. Das Angebot ist vor diesem Hintergrund ausreichend.

### Rapspresskuchen

Die Preise für Rapspresskuchen wurden gegenüber Vormonat kräftig erhöht. Immerhin kostet der Rohstoff 4 % mehr als im Dezemberdurchschnitt. Teils wurden die Forderungen um bis zu 25 EUR/t angehoben. Im Schnitt aller Meldungen kostete Rapspresskuchen knapp 16 EUR/t mehr als im Vormonat, verbesserte allerdings seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber frei Hof geliefertem Rapsschrot, für das im Schnitt 263,13 EUR/t verlangt wurde.

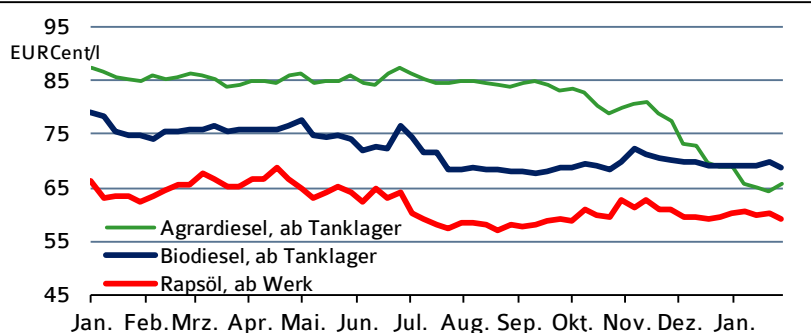
### Kaltgepresstes Rapsöl

Mit den höheren Rohstoffkosten wurden auch die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl leicht angehoben und folgen damit dem allgemeinen Trend. Auch Rapsöl der Extraktionsmühlen wird im Januar 2015 mit durchschnittlich 60,29 Cent/l rund 1 % höher bewertet als im Dezember 2014. Im völligen Gegensatz dazu entwickeln sich die Preise an der Zapfsäule. Denn der starke Preisverfall für Mineralöl und Diesel hat eine scharfe Preiskorrektur nach unten bewirkt.

Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie unter [www.AMI-informiert.de](http://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 teilbesteuer, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2015

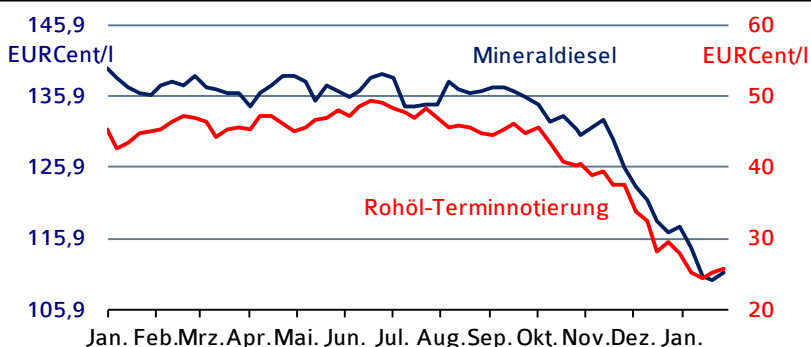
## Großhandelspreise

Die Mineralölkurse konnten sich aufgrund eines festeren US-Dollar etwas festigen, auch wenn sich an der Situation eines überversorgten Marktes nichts geändert hat. Im Durchschnitt haben die Großhandelspreise für mineralischen Diesel zum Vormonat um 5,50 Cent auf 86,70 Cent/l kräftig nachgegeben. Biodiesel konnte sich preislich bei 114 Cent/l behaupten.

## Tankstellenpreise

An der Zapfsäule kostete Diesel im Januar mit 111,60 Cent/l im Schnitt fast 8 Cent/l weniger als im Dezember 2014. Super E10 verzeichnete mit 125,30 Cent/l einen Preisnachlass von etwa 6 Cent/l.

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



© AMI 2015

## Verbrauch

Die Nachfrage nach Biokraftstoffen ist im November 2014 gegenüber Vormonat deutlich gestiegen. Biodiesel zur Beimischung wurde knapp 12 % mehr verbraucht. Gegenüber Vorjahresmonat beträgt das Plus etwa 8 %. Bioethanol legte mit einem Gesamtverbrauch von 94.200 t im November 2014 etwas weniger stark zu. Dadurch wurde der Vorjahreswert knapp verfehlt. Einen deutlichen Rückgang im Vergleich zum Vormonat verzeichnete mineralischer Diesel. Dadurch ist der Anteil von Biodiesel zur Beimischung von 5,25 % auf über 6,4 % deutlich gestiegen.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014  
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	2014	2013
<b>Biodiesel Beimischung</b>	164,9	170,6	176,4	198,7	216,2	187,1	203,6	205,3	184,2	181,3	202,9	2.097,2	1.997,0
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	3,6	29,8
<b>Summe Biodiesel</b>	165,0	170,8	176,5	198,9	216,5	187,6	204,0	205,8	185,5	181,7	202,5	2.100,8	2.026,8
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	5,4	1,1
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	165,1	171,0	176,7	198,7	216,6	189,6	204,1	206,0	187,9	181,9	202,6	2.106,2	2.028,0
<b>Dieselmotorkraftstoffe</b>	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	33.547,0	32.221,1
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	7,1 %	6,6 %	6,3 %	6,6 %	5,6 %	5,3 %	6,4 %	6,3 %	6,2 %
<b>Biodiesel + Diesel + PÖL</b>	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	33.556,1	32.252,1
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 %	6,3 %	6,6 %
<b>Bioethanol ETBE a)</b>	10,7	10,4	10,7	13,2	14,5	12,9	11,4	12,9	9,2	9,6	10,2	125,8	143,3
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	99,2	82,7	90,0	87,9	85,2	80,8	83,3	934,3	957,8
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	9,8	12,9
<b>Summe Bioethanol</b>	93,9	83,8	86,4	107,8	114,5	96,4	102,4	101,6	95,0	91,1	94,2	1.068,2	1.111,9
<b>Ottokraftstoffe</b>	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	17.256,9	16.941,4
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	17.265,1	16.952,1
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 %	6,2 %	6,6 %

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

## Anforderungen an die qualifizierte Zertifizierung der Treibhausgas-Bilanzen von Biokraftstoffen steigen

Mit der Einführung der Treibhausgasminde-rungspflicht zum 1. Januar 2015 werden die zum Nachweis verpflichteten Unternehmen der Mineralölwirtschaft möglichst kosten- und vor allem treibhausgas-effiziente Biokraftstoffe nachfragen. Die Zertifizierungsstellen stehen damit vor der Herausforderung, die von der Biokraftstoffbranche dokumentierte CO<sub>2</sub>-Minderung qualifiziert zu zertifizieren, um Missbrauch auszuschließen. Dies erfordert einen intensiveren Einblick in die Verfahrenstechnologien zur Rohstoffverarbeitung bzw. Biokraftstoffherstellung. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) begrüßt daher sehr, dass der hiermit einhergehende Qualifizierungsbedarf nun im Rahmen eines von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) geförderten Projektvorhabens untersucht wird.

Ziel dieses Vorhabens ist es, in Abstimmung mit der Biokraftstoffwirtschaft sowie den Zer-

tifizierungssystemen und -stellen den Quali-fizierungsbedarf zu ermitteln und schließlich in Form einer Handreichung zu dokumentieren. Koordinator dieses Vorhabens ist das Deut-sche Biomasseforschungszentrum (DBFZ). Mit Blick auf die aktuell verfügbaren und sich in der Entwicklung befindlichen Verfahrens-technologien für die Herstellung von Biokraft-stoffen aus Reststoffen, betont die UFOP den damit verbundenen permanenten Evaluie-rungsbedarf. Mit dem Projekt wird die Grund-lage geschaffen, die Treibhausgas-Effizienz auch bei neuen Verfahrenstechnologien zu prüfen. Denn Biokraftstoffe aus Reststoffen sind nicht per se in ihrer Treibhausgasbilanz besser als herkömmliche Biokraftstoffe.

Die UFOP stellt fest, dass mit dieser am Ende des Vorhabens auch in englischer Sprache vorliegenden Handreichung im Bereich der Pflanzenölgewinnung zugleich die Option geschaffen wird, eine Treibhausgaskalkula-

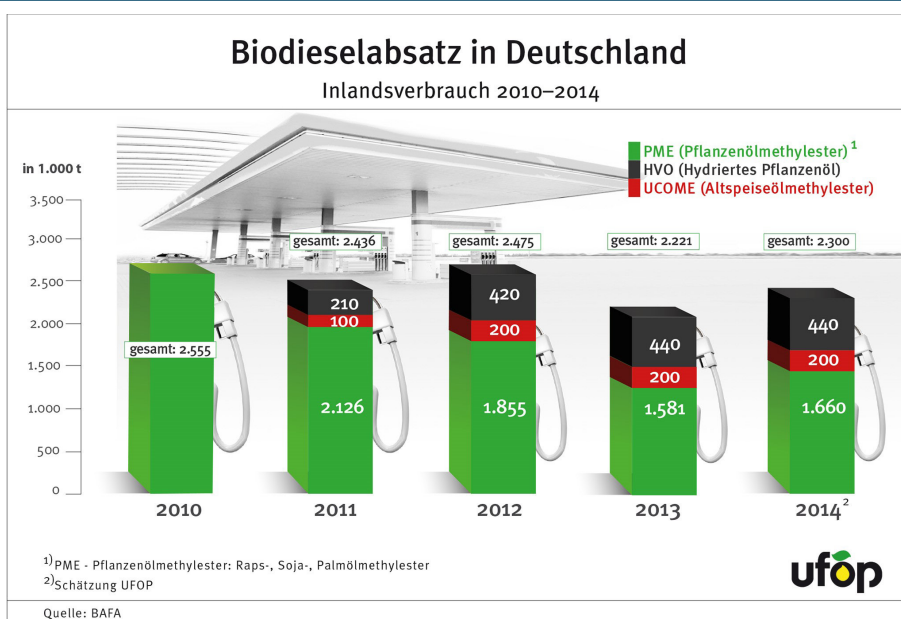
tion unabhängig von der Endverwendung für Raps-, Soja-, oder Palmöl zu erstellen. Bei einer zukünftig wachsenden Bedeutung nachwachsender Rohstoffe in der Bioökonomie gehen Biokraftstoffe damit aus Sicht der UFOP einmal mehr einen weiteren Schritt voran im Wettbewerb um die Optimierung der Treibhausgasbilanz und Rohstoffeffizienz.

Die UFOP weist darauf hin, dass im Bereich der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitszertifizierung ebenso Sozial- und Umweltstandards Be-standteil der Zertifizierung sind und die von der EU-Kommission zugelassenen Systeme aktuell evaluiert werden. Die UFOP fordert, dass die Systeme im Gleichklang qualita-tiv weiter entwickelt werden müssen, um schließlich auch Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Zertifizierungssysteme stehen damit für die Verwendung von nachwach-senden Rohstoffen als ein wichtiges Element der Bioökonomie bereit.

## Biodieselabsatz 2014 leicht über Vorjahresniveau

Die UFOP schätzt den Gesamtabsatz an Bio-diesel in Deutschland für das Jahr 2014 auf etwa 2,3 Mio. Tonnen. Damit liege der Ge-samtabsatz zwar ca. 100.000 t über dem Vor-jahr, allerdings werde das Niveau der Jahre 2011 und 2012 nicht erreicht. Dies betreffe insbesondere den Absatz von Pflanzenölmethylester, stellt die UFOP fest. So sei der Ab-satz 2014 zwar auf insgesamt etwa 1,6 Mio. Tonnen gestiegen (Vorjahr 1,5 Mio. t), 2011 und 2012 seien jedoch noch 2,1 bzw. 1,9 Mio. Tonnen Biodiesel aus Pflanzenöl abgesetzt worden.

Mit geschätzt erneut 0,44 Mio. Tonnen hat sich nach Auffassung der UFOP der Markt-anteil von hydriertem Pflanzenöl (HVO) ge-festigt, bei einem auf 0,2 Mio. Tonnen (Vj. 0,25 Mio. t) etwas reduzierten Absatz von Altspeisemethylester. Die konkrete Berech-nung des Anteils von Rapsölmethylester am



Gesamtbiodieselabsatz ist nach Auffassung der UFOP mit großen Unsicherheiten ver-bunden. Denn die Rohstoffherkünfte auf Ba-sis der Nachhaltigkeitsnachweise und des tat-

sächlich gelieferten Biodiesels müssen nicht zwingend identisch sein und eine statistische systematische Erfassung der Rohstoffzusam-mensetzung erfolgt bisher nicht.

# Schlaglichter

## Biokraftstoffe: Nachhaltige Politik nach 2020 fortsetzen



Auf dem internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ im CityCube Berlin plädiert die Branche der erneuerbaren Kraftstoffe für die Fortsetzung einer nachhaltig ausgerichteten europäischen Biokraftstoffpolitik nach 2020. Mehr als 500 Teilnehmer aus über 30 Nationen folgten der Einladung von fünf Verbänden der deutschen Bioenergiebranche, um sich am 19. und 20.01.2015 über Marktentwicklungen zu informieren, politische Rahmenbedingungen und Mobilitätsperspektiven zu diskutieren und sich über die Nachhaltigkeitszertifizierung von Biokraftstoffen auszutauschen.

Veranstalter des Kongresses sind der Bundesverband BioEnergie (BBE), die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP), der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe), der Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) und der Fachverband Biogas e.V.

Zwei Themen sind für die Teilnehmer von besonderem Interesse: Die praktische Umsetzung der neuen, seit dem 1.1.2015 geltenden Treibhausgas-minderungs-pflicht und die dringend notwendige Berücksichtigung der Biokraftstoffe bei der Festlegung neuer Umweltschutzziele für den Verkehrssektor für die Zeit nach 2020 durch den europäischen Gesetzgeber. Andernfalls stehen die am Markt eingeführten Biokraftstoffe vor dem Aus. Die zu erwartenden negativen Konsequenzen betreffen die gesamte Warenkette, beginnend über den Rohstoffanbau bis hin zur Herstellung des Biokraftstoffs.

Mit der gesetzlich verankerten Treibhausgas-minderungs-pflicht werden die betroffenen Unternehmen der Mineralölwirtschaft verpflichtet, den Treibhausgasausstoß, gemessen an den in einem Kalenderjahr in Verkehr gebrachten Kraftstoffmengen, um 3,5 Prozent in den Jahren 2015 und 2016 zu senken. Für den Zeitraum 2017 bis 2019 gilt eine Verpflichtung von 4 Prozent und ab 2020 in Höhe von 6 Prozent. Deutschland geht als einziges Mitgliedsland der EU mit einer Regelung voran, die, so die Erwartung der Kongressveranstalter, zugleich zu einem Treibhausgas-effizienz- und Optimierungswettbewerb führen wird. Betroffen sind alle Stufen der Warenkette. Die Produzenten von Biokraftstoffen fordern deshalb mit Nachdruck, dass die Angaben der Treibhausgas-einsparungen EU-weit einheitlich dokumentiert und streng kontrolliert werden, damit nur reale Reduktionswerte angerechnet werden. Welche Veränderungen an den Märkten infolge dieser neuen Wettbewerbskulissee auftreten und wie branchenübergreifend reagiert werden kann, war das Thema mehrerer Vorträge.

Auch die EU-Kraftstoffpolitik und die Dekarbonisierung des Verkehrs stehen im Mittelpunkt. Es stellt sich die Frage, welche politischen Gestaltungsinstrumente genutzt werden können, um nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe zu fördern. Im Mittelpunkt dieser Diskussion steht die Frage nach den Auswirkungen der EU-Biokraftstoffpolitik auf die internationale Biokraftstoffindustrie, entsprechende Handelsströme und die Mobilität der Zukunft. Mit Blick auf den Europäischen Parlament im September

2013 und schließlich vom Energieministerrat im Juni 2014 beschlossenen Standpunkt zu den Vorschlägen der EU-Kommission zur Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (2009/30/EG), fehlt der Branche nach wie vor die Planungssicherheit und Perspektive nach 2020.

„Eine Umsetzung der bisher vorliegenden Vorschläge würde eine Benachteiligung von dem im Markt etablierten Biodiesel und Bioethanol bedeuten, während nach dem Jahr 2020 künftig verstärkt auf Technologien gesetzt werden soll, die noch nicht verfügbar sind und für deren Aufbau neue Investitionen in Milliardenhöhe getätigt werden müssten“, kritisiert Helmut Lamp, Vorsitzender des BBE, und warnt: „Den Absatz von zertifizierten und in Europa hergestellten Biokraftstoffen zu begrenzen oder gar zu reduzieren, wäre eine industriepolitische Bankrotterklärung mit fatalen Signalen auch für andere Branchen der Bioökonomie. Auch nach 2020 muss es einen technologieoffenen Wettbewerb im Biokraftstoffsektor geben, in dem Biodiesel und Bioethanol ein Teil der europäischen Biokraftstoffstrategie als Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz sind.“ Nicht nachvollziehbar sei daher die Tatsache, dass sowohl im nationalen Aktionsplan zum Klimaschutz 2020 der Bundesregierung als auch in dem vom EU-Rat beschlossenen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030, Biokraftstoffe nicht expliziter Bestandteil der Treibhausgas-minderungs-politik sind, stellt Lamp fest.

# Schlaglichter

## EU-Biokraftstoffpolitik – Bestandssicherung nach 2020

UFOP-Vorsitzender Vogel fordert eine „iLUC-freie“ Basismenge von 7%

„Die Weichen für eine echte Bestandssicherung der bestehenden Biokraftstoffindustrie nach 2020 müssen jetzt gestellt werden. Die europäische Biokraftstoffwirtschaft muss sich auf Basis einer „iLUC-freien“ Basismenge von 7 Prozent weiterentwickeln können“. Diesen Appell richtet der Vorsitzende der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V., Wolfgang Vogel, in seinem Schreiben an die Mitglieder der für die europäische Biokraftstoffpolitik zuständigen Ausschüsse des Europäischen Parlaments. Vogel erinnerte unter Hinweis auf das aktuelle Positionspapier der UFOP an die inzwischen erlangte Vorbildfunktion im Bereich der EU-Nachhaltigkeitspolitik.

Mit einer Kappungsgrenze von 7 Prozent, gemäß der Beschlusslage des EU-Energieministerrates, werde zugleich der Tank/Teller-Diskussion Rechnung getragen, wenngleich sich die Wissenschaft über die tatsächlichen Zusammenhänge nach wie vor streite, betont die UFOP. Bei aller und nicht immer mit der gebotenen Sachlichkeit geführten Diskussion über das Für und Wider der EU-Biokraftstoffpolitik darf aber auch nicht das Erreichte übersehen werden. So hat die

EU-Kommission inzwischen 19 Zertifizierungssysteme zugelassen zur Sicherung einer weltweit flächendeckenden Nachhaltigkeitszertifizierung. Die heute zertifizierten Anbauflächen und die hierauf produzierte Biomasse übersteigen bei weitem den erforderlichen Rohstoffbedarf für die Biokraftstoffverwendung in der Europäischen Union. Biokraftstoffe müssen auf Basis einer gesetzlichen Grundlage einen umfangreichen Zertifizierungsprozess durchlaufen, stellt die UFOP fest. Diese Grundlage würde aber nach den vorliegenden Reformvorschlägen nach 2020 entfallen und folglich die Systeme und die in diesem Bereich tätigen Zertifizierungsstellen überflüssig machen.

Die UFOP weist darauf hin, dass die Zertifizierungsanforderungen für Biokraftstoffe bereits der Türöffner für weitere Nutzungspfade in der energetischen oder stofflichen Nutzung nachwachsender Rohstoffe sind. Im fünfjährigen Turnus müssen die Zertifizierungssysteme von der Kommission geprüft und wieder zugelassen werden. Hierdurch könnten schrittweise im Gleichklang Rahmenbedingungen im Sinne eines internationalen fairen Wett-

bewerbs etabliert werden, betont der Verband. In seinem Schreiben erläutert Vogel ebenso die Position der UFOP zur „iLUC-Frage“. Die Nachhaltigkeitszertifizierung stoße an ihre Grenzen, wenn es um den illegalen Raubbau an der Natur gehe. Mit iLUC-Faktoren würde die europäische Landwirtschaft und Biokraftstoffwirtschaft bestraft sowie alle Unternehmen, die sich auch in Drittstaaten an die Zertifizierungskriterien halten. „iLUC-Faktoren“ retten nicht einen Hektar Regenwald“, unterstreicht Vogel. Die Einführung von iLUC-Faktoren würde vielmehr einen kontraproduktiven Verdrängungs- und Umlenkungseffekt auslösen. Angesichts der Preisentwicklung an den Rohöl- und Pflanzenölmärkten würde die Verdrängung der ersten Generation Biokraftstoffe ab 2020 lediglich zu einer Umorientierung in andere, aber nicht durch Nachhaltigkeitskriterien begleitete Märkte führen. Vogel erinnerte überdies daran, dass die Verwendung von Biokraftstoffen an stetig steigende Treibhausgasemissionsvorgaben geknüpft sei. Analoge Regelungen gebe es in fossilen Rohstoffmärkten nicht, stellte der UFOP-Vorsitzende heraus.

## BDB<sup>e</sup> stellt richtig: Kein Preisanstieg bei Super E10 wegen CO<sub>2</sub>-Einsparpflicht

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB<sup>e</sup>) teilt mit, dass die ab dem 1. Januar 2015 geltende Pflicht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftstoffen um 3,5 Prozent zu senken, nicht für Preisanhebungen bei Super E10 verantwortlich ist.

Aktuellen Presseberichten zu Folge hatte der Sprecher von Aral Deutschland, Detlev Brandenburg, zu der Preisanhebung von 2 Cent pro Liter Super E10 an Aral-

Tankstellen erklärt, dass die CO<sub>2</sub>-Mindeverpflichtung Biokraftstoffe mit höherem CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial belohne, die aber teurer und nicht unbegrenzt verfügbar seien.

Diese Behauptung steht in Widerspruch zu dem andauernden Preisdruck bei Bioethanol. Der Preis von in Super E10 verwendetem Bioethanol ist von 46 Cent pro Liter im Dezember 2014 auf 44 Cent pro Liter am 12. Januar 2015 gesunken.

Nach Mitteilung der Londoner Preisberichterstattungsagentur Platts gab es für an diesem Tag von der Aral-Muttergesellschaft BP zu 44,5 Cent pro Liter angebotenes Bioethanol keinen Abnehmer. Auch für 43,9 Cent pro Liter von einem anderen Unternehmen angebotenes Bioethanol fand keinen Käufer. Dies spricht eher für eine mangelnde Nachfrage nach Bioethanol, als für die von dem Aral-Sprecher behauptete begrenzte Verfügbarkeit von Bioethanol.

# Schlaglichter

## OVID: Großes nachhaltiges EU-Rohstoffpotential für Biokraftstoffe

Niederländische Studie belegt: Mehr Klimaschutz, keine negativen Effekte

Wissenschaftler der Universität Utrecht kommen in einer neuen Studie für die niederländische Regierung zu dem Ergebnis, dass in der Europäischen Union (EU) ein großes Rohstoffpotential für Biodiesel und Bioethanol besteht. Durch Ertragssteigerungen oder die Nutzung von wenig bewirtschafteten Flächen lassen sich deutlich mehr Rohstoffe für Biokraftstoffe nachhaltig und ohne unerwünschte Nebeneffekte produzieren, als bisher angenommen.

Laut Studie könnte die Europäische Union im Jahr 2020 bereits 13 Prozent des Erneuerbaren Energiebedarfs im Verkehrssektor mit Biokraftstoffen decken, die einzig aus den drei untersuchten Modellregionen der Länder Polen, Ungarn und Rumänien stam-

men. Diese Flächen stehen aber nur für sechs Prozent der gesamten Ackerfläche in der EU. Das Potential nachhaltiger Biokraftstoffe aus der gesamten Europäischen Union ist somit enorm. Kritiker äußern immer wieder, dass die Treibhausgasbilanz von Biodiesel und Bioethanol aufgrund von indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC) schlechter als die von fossilen Kraftstoffen sei. Die Wissenschaftler belegen dagegen, dass sich die damit angesprochenen möglichen Verdrängungseffekte mit einer höheren Produktivität und effizienteren Nutzung der Ressourcen vermeiden lassen.

„Dass Biokraftstoffe zu indirekten Landnutzungsänderungen führen, ist kein Naturgesetz. Die jetzt vorliegende Studie zeigt

einmal mehr, auf welch tönernen Füßen die pauschale Kritik der Biokraftstoffgegner steht“, so Wilhelm Thywissen, Vorsitzender von OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland.

Auch der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) begrüßte die Ergebnisse der neuen Studie. „Unser nachhaltig produzierter Biodiesel aus Raps ist aktuell rund 60 Prozent klimafreundlicher als fossiler Kraftstoff“, sagte VDB-Präsident Robert Figgner. „Die Politik sollte die in der Studie dargestellten Chancen nutzen: europäische Biokraftstoffe können auch nach dem Jahr 2020 fossiles Erdöl ersetzen, ohne iLUC-Effekte hervorzurufen.“

## Indien: Der perfekt nachhaltige Kraftstoff zur Erfüllung der globalen Anforderungen ist eine Herausforderung

The Energy and Resources Institute (TERI) und Tata Motors haben die Internationale Konferenz über ‚Nachhaltigen Treibstoff für Verbrennungsmotoren in aufstrebenden Ländern‘ organisiert. Die zweitägige Konferenz ist die erste einer Reihe von zweijährig abgehaltenen Konferenzen für die Identifizierung alternativer und nachhaltiger Kraftstoffe, mit denen sich die Treibhausgasemissionen in den Griff bekommen lassen. Bei der Ansprache zu Veranstaltung sagte Dr. R. K. Pachauri, Generaldirektor von TERI: „Das Wachstum des Strassenverkehrs in Indien und die massive Durchdringung von Verbrennungsmotoren in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen der Welt erfordert eine gründliche Analyse der Wahl der Kraftstoffe für den Transportsektor, um einen Schutz der Umwelt und Nachhaltigkeit sicherzustellen. Luftverschmutzung in den Städten und auf den Autobahnen von Indien erfordert eine detaillierte Bewertung der aktuellen Situation und Auswahlmöglichkei-

ten, die Indien, wie andere aufstrebende Wirtschaftsnationen, hat, um die Weichen für die Zukunft zu stellen. Diese Konferenz ist ein bedeutender Schritt für die Festlegung der Zukunft von nachhaltigen Kraftstoffen und der Schaffung einer Basis an Richtlinien und Strategien für die Unterstützung der Umweltqualität, Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeit im Transportsektor.“

Als Sprecher im Rahmen der Veranstaltung sagte Nitin Gadkari, Minister für Verkehr, Autobahnen und Schifffahrtswesen: „Umweltverschmutzung ist ein grosses Problem für alle indischen Städte. Zum anderen importieren wir Erdölprodukte, Kohle und Gas und geben dafür eine Menge Geld aus. Unsere Regierung arbeitet intensiv an der Bewertung für den Zugang zu Biokraftstoffen und anderen nachhaltigen Brennstoffen. Der erste Bus fährt seit 3 Monaten mit Ethanol in Nagpur und ist bis heute ein Erfolg. Wir experimentieren auch mit Bio-

diesel und komprimiertem Bio-Erdgas. Es ist an der Zeit für die Wirtschaft und das Land, alternativen und nachhaltigen Energien die höchste Priorität zu geben. Bei all dem wollen wir auch unsere Kampagne ‚Make in India‘ voranbringen und unser einheimisches technisches Know-how nutzen, um unsere Anforderungen zu erfüllen.“

Es ist allgemein anerkannt, dass es erforderlich ist, die Konzentration an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten unter 450 ppm halten müssen, um zu vermeiden, dass die Temperatur weltweit über 20°C ansteigt. Höhere Konzentrationen sorgen für höhere Temperaturen und haben möglicherweise katastrophale Folgen. Um diesen Trend umzukehren, ist davon auszugehen, dass die Konzentration der Treibhausgase bis 2050 um 80% verringert werden müssen.

Die vollständige Ausgabe finden Sie unter: <http://www.teriin.org/files/pr-icsf.pdf>

# Schlaglichter

## Forschung: Hydrazide erhöhen die Oxidationsstabilität von Biodiesel

Die Oxidationsstabilität von Biodiesel lässt sich durch neu entwickelte Hydrazide erhöhen. Dies ist das Ergebnis des von der UFOP geförderten Projekts „Schaffung eines biodiesel-basierten Kraftstoffs mit geringem NO<sub>2</sub>-Ausstoß und hoher Oxidationsstabilität“, das vom Technologietransferzentrum Automotive der Hochschule Coburg (TAC) durchgeführt wurde. Bei den Untersuchungen konnte allerdings wider Erwarten kein signifikanter Einfluss auf die Verminderung der Stickoxidemissionen gefunden werden. Das war in vorangegan-

genen Versuchsreihen beobachtet worden. Frühere Studien mit Brennkammerversuchen zeigten, dass sich durch den Einsatz von Hydraziden die Stickoxidbildung um bis zu 45 Prozent reduzieren lässt und dabei gleichzeitig ein positiver Einfluss auf die Oxidationsstabilität von Biodiesel resultiert. Hydrazide sind stickstoffhaltige Carbonsäurederivate, die bislang allerdings eine sehr schlechte Kraftstofflöslichkeit aufwiesen, mit der Folge, dass zum Lösen bis zu zwei Massenprozent Lösungsvermittler eingesetzt werden mussten. Durch chemische

Modifikationen der Hydrazide konnte in dem von der UFOP geförderten Projekt die bis dato schlechte Löslichkeit deutlich verbessert werden. Mit den neuen Hydraziden in einer Konzentration von 0,1 Massenprozent lässt sich die Oxidationsstabilität von Biodiesel mehr als verdreifachen. Die Frage, weshalb mit den neuen Hydraziden die vormals gefundene Stickoxidminderung nicht reproduzierbar ist, beschäftigt aktuell die Forschung. Der Forschungsbericht steht auf [www.ufop.de](http://www.ufop.de) als kostenfreier Download zur Verfügung.

## VDB: Neuer „Bodenatlas“ mit schweren Fehlern und groben Fehleinschätzungen

Der am 8. Januar 2015 veröffentlichte „Bodenatlas“ weist in seinem Kapitel über Biokraftstoffe schwerwiegende Fehleinschätzungen und sachliche Fehler auf. Insbesondere betrachten die Autoren nicht die verschiedenen Koppelprodukte, die bei der Herstellung von Biodiesel und Bioethanol entstehen. So erzeugen die Produzenten von Biodiesel aus der Rapsfrucht zu 40 Prozent Biodiesel, die übrigen 60 Prozent werden zu eiweißreichem Tierfuttermittel verarbeitet. „Während die Autoren des Bodenatlas kritisieren, dass Tierfuttermittel in großen Mengen importiert werden muss, wenden sie sich gleichzeitig gegen die heimische Produktion dieser Futtermittel. Offensichtlich sind ihnen die Grundzüge der Futtermittelproduktion nicht bekannt, sonst wären ihnen die Widersprüche in ihren Ausführungen aufgefallen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). In den vergangenen Jahren konnte der Anteil von heimischem Eiweißfuttermittel in Deutschland ausgebaut und Importe verringert werden, weil die Biokraftstoffproduktion an-

stieg. Zudem berücksichtigen die Autoren nicht die geltende Gesetzeslage für die Herstellung von Biodiesel und Bioethanol. In der seit 2011 geltenden Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe ist geregelt, dass in die Berechnung der Treibhausgasbilanz die Emissionen des gesamten Produktionsprozesses einfließen müssen. Entgegen der Behauptung der Autoren umfasst dies auch die Düngung, den Transport und die Verarbeitung. „Es ist ermüthend, dass der Öffentlichkeit hier unausgelegene Behauptungen in wissenschaftlichem Gewand präsentiert werden“, sagte Baumann. Die Nachhaltigkeitsverordnung verbietet auch die Abholzung von Regenwäldern zur Rohstoffgewinnung für Biokraftstoffe. Ein wesentliches Argument der Autoren des Bodenatlas ist schließlich, dass deutlich mehr Energie gewonnen werden könnte, wenn auf der genutzten Fläche Solar- oder Windenergieanlagen Strom produzieren würden. In Deutschland fahren von etwa 50 Mio. Fahrzeugen bisher rund 24.000 mit einem Elektromotor, die übrigen nutzen einen Verbrennungsmotor. „Die Autoren des

Bodenatlas wollen offenbar, dass praktisch der gesamte Verkehrssektor Erdöl nutzt, wenn sie sich gegen Biokraftstoffe wenden. Biodiesel und Bioethanol sind nämlich heute und auf absehbare Zeit die einzige in größerem Umfang vorhandene Alternative zu immer schmutziger werdendem fossilem Öl“, sagte Baumann. Die Verfasser behaupten auch, dass die Nutzung von Biokraftstoffen problematisch sei, weil weltweit viele Menschen hungern. Bevor Biodiesel und Bioethanol produziert wurden, hungerten jedoch deutlich mehr Menschen weltweit, während die landwirtschaftliche Produktion in Europa durch Flächenstilllegungen gedrosselt wurde und Getreideberge anwuchsen. „Gründe für Hunger sind mangelndes Einkommen, Kriege, Bürgerkriege, Korruption und Naturkatastrophen, sicherlich nicht Biokraftstoffe“, sagte Baumann.

Der Bodenatlas wird herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung in Zusammenarbeit mit BUND, Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) und Le Monde diplomatique.

### 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](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://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](mailto: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.**

