



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl, Palmöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe..... 3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER..... 4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Trockenheit und Hitze in den USA befeuern Sojakurse +++ Raps ebenfalls preisfest und „knackt“ Linie von 500 EUR/t +++ Vermarktung am Kassamarkt ruhig +++ Verarbeiter warten vermeintliche Spekulationsblase ab, Erzeuger das Ernteergebnis +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Ölschrote erreichen täglich neue Höchstpreise +++ Rapsschrot 47 %, Sojaschrot 58 % über Vorjahr +++ Presskuchen können vom scharfen Preisanstieg wenig profitieren +++

Pflanzenöle

+++ Rapsölpreise sprunghaft fester +++ Pflanzenöle seit Anfang Juni nahezu preisentwischend ++ Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl steigen ++

Biokraftstoffe

+++ Biodieselpreise deutlich angehoben, Nachfrage belebt sich +++ Abwärtstrend für Mineralöl gestoppt +++

Preistendenzen

Mittelwerte	27. KW	Vor-woche	Tenden- denz
-------------	--------	-----------	-----------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	466,28	462,79	↗
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	496,00	487,00	↗
Rapsöl	980,00	955,00	↗
Rapsschrot	287,00	278,00	↗
Rapspress- kuchen*	280,47	276,09	↗
MATIF Raps	500,50	493,00	↗

Großhandelspreise in ct/l, netto

Biodiesel	107,78	104,48	↗
Rapsölkraft- stoff*	134,04	133,88	↗

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

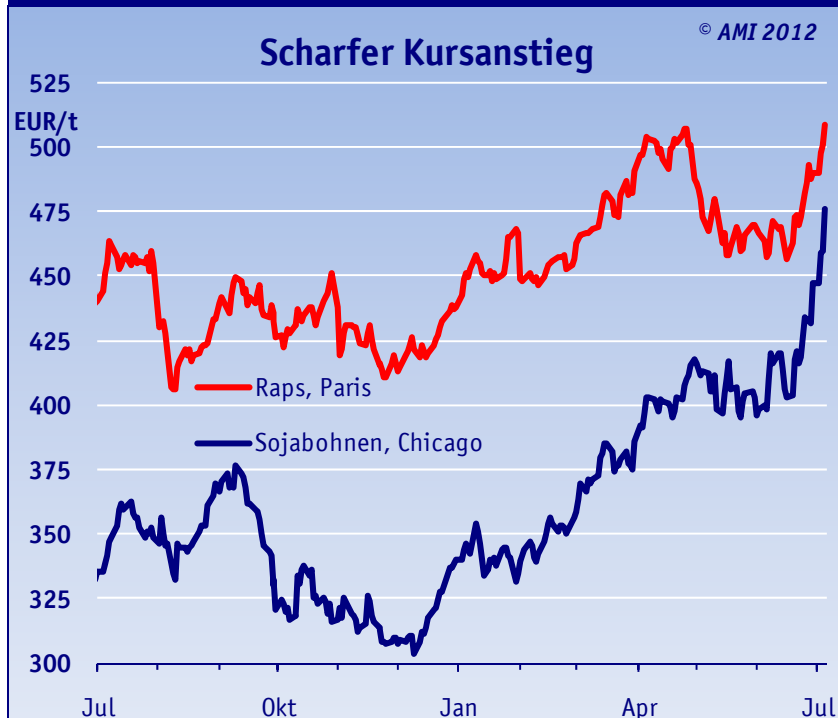
Biodiesel	136,60	137,85	↘
Diesel	141,53	139,25	↗

Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	87,66	79,36	↗
--------------	-------	-------	---

* = Vormonatsvergleich

Grafik der Woche



Impressum

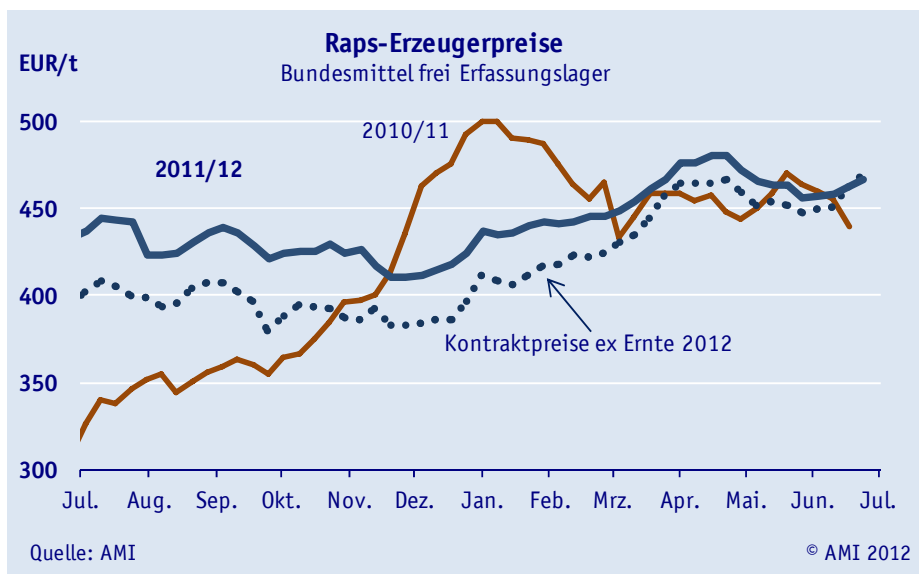
UFOP
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de
Redaktion:
UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten 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.



Raps

Im Zuge steil steigender Terminkurse wird auch am Kassamarkt Raps fester bewertet. Ware ex Ernte kostet über 470 EUR/t, wobei sich die Erzeuger mit der Vermarktung aufgrund der Unsicherheit über Höhe und Qualität der Ernte zurückhalten.

Rapsöl

Endlich reagieren auch die Pflanzenölpreise auf die Hausse am Ölsaatenmarkt. Rapsöl legte zur Vorwoche um 25 EUR/t zu, ohne jedoch Kaufinteresse mobilisieren zu können.

Rapspresskuchen

Die knappe Versorgung mit Rapsschrot auf den vorderen Positionen hat zu einer stabilen Nachfrage nach Rapspresskuchen geführt, wobei die Anbieter hauptsächlich noch Vertragsware für die Veredelungsbetriebe produzieren. Darüber hinaus anfallende Mengen werden an Mischfutterhersteller abgesetzt, wobei regional unerwartet niedrige Preise genannt wurden. In Anlehnung an steigende Proteinepreise wurden im Juni für Presskuchen im Schnitt 3,50 EUR/t mehr Erlöst als im Vormonat.

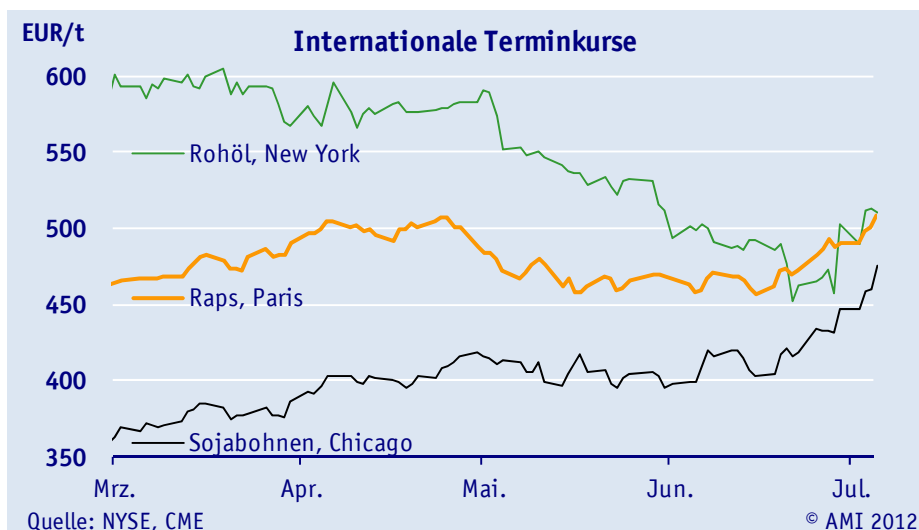
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl				
in EUR/t am 04.07.2012, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)				
	Raps 2011 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	496	287	980	823
Vorwoche	487	278	955	813

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	270-285	259-278	107	105,5 107	134,04
> 100 t	245-305	265-290	Vm: 107	Vm: 105,39 106,44	Vm: 133,88

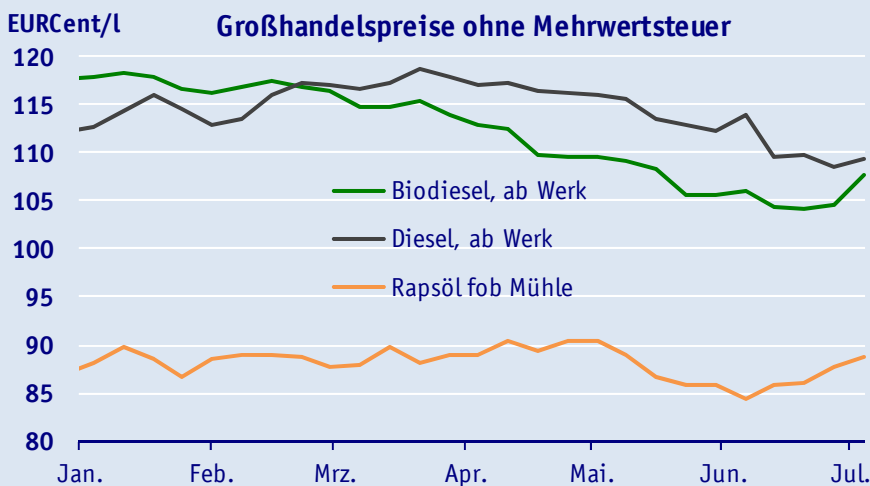
Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh & nach DIN ab 1.000 l ohne Steuern
Quelle: AMI



Kaltgepresstes Öl

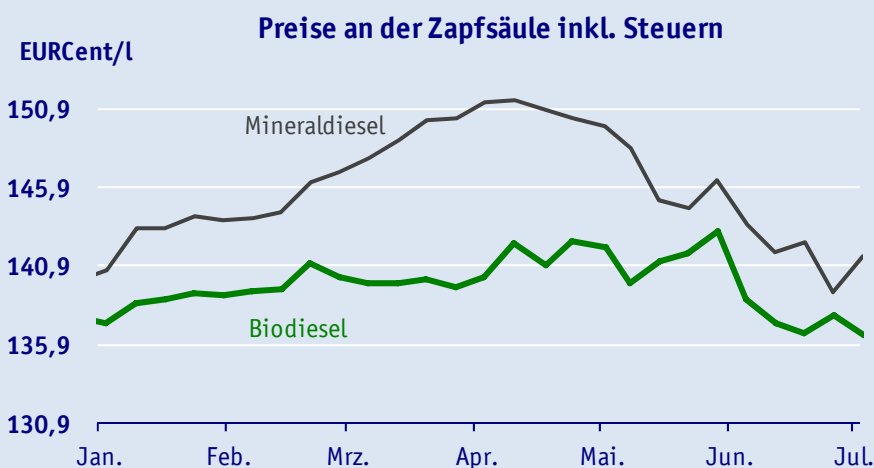
Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl haben sich zum Vormonat kaum verändert. Die geringe Nachfrage bremst hier das Entwicklungspotenzial der Preise genauso wie für das Konkurrenzprodukt. Auch für extrahiertes Rapsöl verharteten die Forderungen in den vergangenen Wochen auf der Stelle.

MarktSpezial
Ölsaaten + Biokraftstoffe
unter www.AMI-informiert.de
teils auch **kostenlos!**



Quelle: AMI

© AMI 2012



Quelle: AMI

© AMI 2012

Großhandelspreise

Der Preisrückgang ist gestoppt. Die Forderungen für Biodiesel wurden Anfang Juli als Reaktion auf die Rohstoffpreise, Mineralölkurse und Dollarentwicklung kräftig nach oben korrigiert. Mit 1,08 Cent/l erreichen sie ein 7-Wochen-Hoch und nähern sich damit den Dieselpreisen auf weniger als 2 Cent/l. Seit Mitte März lag der Preisabstand im Schnitt bei 5,5 Cent/l.

Tankstellenpreise

Die Dieselpreise zeigten zuletzt wieder Tendenz nach oben, nachdem sie Ende Juni sogar unter die Linie von 1,40 EUR/l gerutscht waren. So günstig war Diesel seit 9 Monaten nicht mehr gewesen. Die Preisanpassung für Biodiesel ist bislang noch nicht erfolgt.

Biokraftstoffanteil über 7 %

Die Nachfrage nach Biodiesel als Reinkraftstoff ist im April kräftig angestiegen. Insgesamt wächst der Verbrauch 2012 auf fast 35.000 t und übersteigt das Vorjahresvolumen um 20.000 t. Dennoch bleibt der Absatz von Reinkraftstoff am

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2012 in 1.000 t	kumuliert					
	Jan.	Febr.	März	April	2012	2011
Biodiesel Beimischung	164,2	159,9	195,7	170,2	681,0	666,2
Biodiesel Reinkraftstoff b)	5,3	4,8	4,9	20,0	34,9	14,1
Summe Biodiesel	169,4	164,7	200,7	190,2	715,9	680,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,2	2,9	1,8	1,9	6,8	6,0
Summe Biodies. & PÖL	169,7	167,6	202,5	192,0	722,7	686,4
Dieselmotorkraftstoffe	2.443,8	2.436,6	2.846,7	2.663,6	10.467,7	10.230,2
Anteil Beimischung	6,7 %	6,6 %	6,9 %	6,4 %	6,5 %	6,5 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.449,2	2.444,3	2.853,5	2.685,5	10.509,4	10.250,3
Anteil Biodiesel & PÖL	6,9 %	6,9 %	7,1 %	7,2 %	6,9 %	6,7 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	12,2	14,8	12,2	49,3	54,0
Bioethanol Beimischung	84,9	81,2	90,7	96,6	352,4	296,1
Bioethanol E 85	1,4	1,2	2,0	2,1	6,8	6,4
Summe Bioethanol	96,1	94,4	107,2	110,5	407,2	355,4
Ottokraftstoffe	1.488,1	1.447,3	1.597,7	1.549,3	6.082,4	6.189,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.489,3	1.448,3	1.599,3	1.551,0	6.087,9	6.194,8
Anteil Bioethanol c)	6,5 %	6,5 %	6,7 %	7,1 %	6,7 %	5,7 %

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

Biodieselmärkte mit weniger als 5 % relativ gering. Dagegen ist der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung um 25.000 t gegenüber dem ungewöhnlich hohen Vormonatsbedarf zurückgegangen. Insgesamt übersteigt der Einsatz mit 681.000 t aber das Vorjahresvolumen um gut 2 %. Der Verbrauch an Pflanzenöl als Kraftstoff hat sich bei 1.700 t pro Monat eingependelt und liegt damit sogar etwas über dem Durchschnitt des Vorjahres. Auch der Verbrauch an Bioethanol wächst weiter, wobei der Anteil zur Beimischung zuletzt erneut das größte Plus verzeichnete. Mit 96.600 t wurde nicht nur mehr als in den Monaten zuvor nachgefragt, sondern die Vorjahresmenge sogar um 25.000 t überstiegen. Da gleichzeitig der Verbrauch an Ottokraftstoff zurückging, überstieg der Anteil erstmals seit Beginn der Aufzeichnung die Marke von 7 %.

Schlaglichter

Biokraftstoffverbände erläutern Abgeordneten ihre Position zu indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC)

Anlässlich eines Parlamentarischen Frühstücks in Brüssel mit Vertretern des Europäischen Parlamentes sowie weiteren Experten zum Thema „iLUC: Phantom oder Realität?“ haben die Verbände der Deutschen Biokraftstoffwirtschaft OVID, UFOP und der VDB ihre Position zur Diskussion um indirekte Landnutzungsänderungen (iLUC) erläutert. Sie machten deutlich, dass die europäische Biodieselindustrie und der Ölsaatenanbau durch die Einführung von iLUC-Faktoren zunichte gemacht würde.

Die Diskussion um iLUC, die für die Biomasseverwendung insgesamt eine hohe grundsätzliche Bedeutung hat, wird inzwischen auch innerhalb der EU-Kommission auf höchster Ebene geführt. Selbst im Kollegium der Kommissare Anfang Mai konnte aber unter der Leitung von Kommissionspräsident Barroso keine Einigung erzielt werden. Die Verbände der deutschen Biokraft-

stoffwirtschaft sind sich einig, dass die Lösung der iLUC-Frage nicht ausschließlich auf dem Rücken der deutschen und europäischen Biodieselindustrie ausgetragen werden darf. Die Überlegungen zur Einführung von iLUC-Faktoren würden praktisch das Aus für die europäische Biodieselindustrie ab 2017 bedeuten.

Die Verbände haben sich daher gegenüber den Parlamentsvertretern im Grundsatz zustimmend für die Position der Bundesregierung ausgesprochen, zumindest im Wege eines Bestandsauschutzes für Altanlagen eine Basisproduktion ohne iLUC bedingte Auflagen zu erhalten. Diese Bestandsschutzregelung schaffe trotz eines weiterhin ruinösen Wettbewerbs auf der Biodieselerherstellerstufe zumindest eine Perspektive für Altanlagen, aber auch für den Ölsaatenanbau in der Europäischen Union.

Die Verbände unterstrichen in dem Gespräch ihre Sorge, dass durch die Einführung von iLUC-Faktoren die europäische Biodieselindustrie und der Ölsaatenanbau zunichte gemacht werde, ohne dass die Kommission nachweisen könne, dass mit der Einführung von iLUC-Faktoren die Rodung von Urwaldgebieten bspw. in Indonesien gestoppt werden kann. Die Verbände appellieren daher an die Kommission, vorrangig im Wege von bilateralen Verhandlungen die notwendigen Maßnahmen zum Schutze der Urwaldregionen in den betreffenden Ländern Südamerikas und Asiens durchzusetzen. Auf großes Verständnis seitens der Abgeordneten stieß auch die Kritik der Verbände an der IFPRI-Studie, die zur Grundlage der tief greifenden Kommissionsentscheidung gemacht werden soll.

Biodiesel verringert Krebsrisiko von Autoabgasen

Biodiesel vermindert das Krebsrisiko von Autoabgasen. Denn die bei der Verbrennung von Biodiesel entstehenden Abgase enthalten deutlich weniger Rußpartikel und andere krebserzeugende Stoffe als fossiler Diesel. Rußpartikel in der Luft sind eine Ursache für das erhöhte Risiko, an Krebs zu erkranken. „Je mehr Biodiesel im Motor zum Einsatz kommt, desto geringer ist das Krebsrisiko durch die Autoabgase“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Wie stark Biodiesel den Rückstand von Rußpartikeln verringert, hänge von dem jeweiligen Motor, der Fahrgeschwindigkeit und der Motorenbelastung ab, also dem Fahrprofil. „Wie groß

die Rußpartikelreduktion ist, können wir aufgrund der Vielzahl von Faktoren nicht genau sagen – klar ist aber, dass wir den Ausstoß verringern“, sagte Baumann.

Für Neufahrzeuge gilt derzeit in Deutschland die Euro-5-Norm und ab September 2014 die Euro-6-Norm. Durch diese Vorschriften ist gewährleistet, dass die gefährlichen Rußpartikel und andere krebserregende Stoffe durch die verbesserte Nachbehandlung der Abgase stark verringert werden. „Damit ist das Krebsrisiko bei Neufahrzeugen stark gesunken“, sagte Baumann. Bei älteren Dieselmotoren sei dies aber anders, so dass insbesondere in diesem Bereich mehr Biodiesel zum Einsatz kommen sollte.

Auch bei den CO₂-Emissionen ist Biodiesel vorteilhaft gegenüber fossilem Diesel. Denn für Biokraftstoffe gilt seit dem Jahr 2011 eine Nachhaltigkeitsverordnung. Danach dürfen die Rohstoffe für Biodiesel und Bioethanol nicht von Flächen kommen, die vor der landwirtschaftlichen Nutzung besonders wertvolle Flächen waren – wie zum Beispiel Regenwälder. Zudem müssen Biodiesel und Bioethanol mindestens 35 Prozent weniger Treibhausgase emittieren als fossile Kraftstoffe. Biodiesel wurde im vergangenen Jahr in Deutschland zu etwa 87 Prozent aus Raps hergestellt. Nur rund fünf Prozent der weltweiten Palmölproduktion wird für Biokraftstoffe verwendet.

Biokraftstoffe und Biogas aus der Landwirtschaft sorgen für nachhaltige Energieversorgung aus heimischen Quellen

Wertschöpfung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz durch heimische Bioenergie: Diese Vorteile veranschaulichte die Agentur für Erneuerbare Energien (AEE) bei einer Pressefahrt nach Sachsen-Anhalt als einem regionalen Schwerpunkt der Nutzung Erneuerbarer Energien in Deutschland. Mit rund 6 800 Beschäftigten im Bioenergiebereich, davon 4 000 bei Biokraftstoffen, trägt die Branche dort maßgeblich zur regionalen Wertschöpfung bei. Im selbst ernannten „Land der Frühaufsteher“ befinden sich rund ein Fünftel der deutschen Biodiesel- sowie mehr als 50 Prozent der Bioethanolkapazitäten.

Heimische Rohstoffe aus nachhaltiger Produktion sorgen in Sachsen-Anhalt für Versorgungssicherheit und Wertschöpfung. „Mit unserer Biodieselproduktion stellen wir am Standort Magdeburg seit der Inbetriebnahme vor knapp zehn Jahren unter Beweis, dass Biokraftstoffe nachhaltig und mit großem Gewinn für den Klimaschutz produziert werden können“, sagte Reinhard Kluge, Geschäftsführer des Bio-Ölwerks Magdeburg, am vergangenen Mittwoch anlässlich der AEE-Pressefahrt. „Mit der erfolgreichen Erweiterung unserer Ölmühle auf eine Verarbeitungskapazität von 700 000 t Rapssaat haben wir seit diesem Frühjahr die Wertschöpfungskette geschlossen und zeigen mit der Produktion von Biodiesel, Speiseöl und Rapsschrot pellets für die Futtermittelindustrie, dass sich die Produktion für Teller und Tank ergänzen kann“, so Kluge.

Mehrere Bioenergie-Standbeine

Tanken kann man den umweltfreundlichen Kraftstoff aus Raps auch im benachbarten Niedermoddeleben bei der Agro Bördegrün GmbH und Co KG. Der Landwirtschaftsbetrieb ist Mitinitiator und Teilhaber des Bio-Ölwerks. Damit ist die Landwirtschaft nicht nur Zulieferer des nachwachsenden Rohstoffs Raps, sondern auch an der weiteren Wertschöpfung beteiligt. Mit eigenen Zapfsäulen zeigt Agro Bördegrün, dass Biokraftstoffe nicht nur fossilem Sprit und Diesel beigemischt werden, sondern - trotz schwieriger Marktbedingungen -

auch in Reinform getankt werden können. Agro Bördegrün verkauft den Biodiesel B100 für Selbstzünder ebenso wie den Bioethanol-Kraftstoff E85 für Ottomotoren. „Unsere Traktoren und Mähdrescher ernten die Energie vom Acker und nutzen sie zugleich als Kraftstoff im Tank“, erläutert Ronald Westphal, Geschäftsführender Gesellschafter der Agro Bördegrün, diese umweltfreundliche Kreislaufwirtschaft.

Agro Bördegrün hat sich zudem ein weiteres Bioenergie-Standbein aufgebaut: „Mit unserer Bioraffinerie, in der aus Mais und Rübenschnitzeln Biomethan entsteht, speisen wir aufbereitetes Biogas ins Netz ein. Damit ersetzen wir fossile Rohstoffe und ermöglichen, dass die erzeugte Bioenergie dort optimal genutzt werden kann, wo sie gebraucht wird“, erklärt Westphal.

Nutzen für die Umwelt

Die Bioenergie tut in Sachsen-Anhalt nicht nur der Wirtschaft, sondern auch der Umwelt gut. Wie aus Erhebungen der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) hervorgeht, übertreffen hierzulande erfasste Biokraftstoffe die EU-weit vorgeschriebenen Treibhausgaseinsparungen bei weitem. So ergab sich laut den von der BLE erfassten Mengen an Biodiesel eine Treibhausgaseinsparung von durchschnittlich rund 44 Prozent gegenüber fossilem Diesel. Insgesamt vermieden Biokraftstoffe in Deutschland im Jahr 2011 Treibhausgasemissionen von rund 5 Mio. Tonnen.

Peter Behm, Projektmanager Nachhaltige Biomasse bei der GUTCertifizierungsgesellschaft aus Berlin, ging vor diesem Hintergrund auf den Mehrwert ein, den die seit Anfang 2011 in Deutschland geltenden Nachhaltigkeitsvorschriften für Bioenergie am Kraftstoffmarkt gebracht haben. „Mit der Nachhaltigkeitszertifizierung sind die Vermarkter verpflichtet, entlang der Herstellungs- und Wertschöpfungskette eine Treibhausgaseinsparung von mindestens 35 Prozent gegenüber fossilem Kraftstoff zu erreichen. Ab 2017 steigt dieser Wert auf 50 Prozent“, erläuterte Behm bei der

Pressefahrt. Philipp Vohrer, Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE): „Die Biodieselbranche in Deutschland zeigt, dass sie stark zur Einsparung von Treibhausgasen beiträgt. Die Branche ist auf bestem Wege, auch die für 2017 gesetzten Ziele zu erreichen.“

Akzeptanz als Schlüsselfaktor

Trotz der im Rahmen der Nachhaltigkeitszertifizierung nachweislich hohen Klimaschutzeffekte von Biogas, Biodiesel und Bioethanol stößt die umweltfreundliche Energie vom Acker und aus den Ställen in der Bevölkerung zuweilen auf Vorbehalte. Wie Jan Hildebrand von der Forschungsgruppe Umweltpsychologie (FG-UPSY) an der Universität des Saarlandes erläuterte, gehören dazu Ängste über mögliche Lärm- oder Geruchsbelastungen ebenso wie die „Tank-Teller-Diskussion“ über Effekte der Bioenergieerzeugung auf die Lebensmittelmärkte. „Eine hohe Akzeptanz der Bioenergie kann erreicht werden, wenn die Betreiber ihre Standorte gut wählen, die Bevölkerung rechtzeitig über das Projekt informieren und mögliche Bedenken der Anwohner ernst nehmen“, erklärte Hildebrand. Erfolgreiche Projekte von landwirtschaftlichen Betrieben und Verarbeitungsfirmen zum Ausbau der Bioenergie in Sachsen-Anhalt hätten gezeigt, wie eine akzeptierte Anlagenplanung unter Berücksichtigung der Bevölkerungsmeinung gelingen kann.

„Akzeptanz ist ein Schlüsselfaktor für die Energiewende“, stellt AEE-Geschäftsführer Vohrer fest. Erhebungen im Auftrag der AEE hätten deutlich gemacht, dass die Akzeptanz für Erneuerbare-Energien-Anlagen wächst, wenn die Menschen solche Anlagen aus ihrer Nachbarschaft kennen. „Anderer gesagt: Zunehmende Erfahrung stützt den Zubau Erneuerbarer-Energien-Anlagen“, so Vohrer. Henning Kipp, Projektmanager der Bioenergie-Region Altmark, unterstützt diese Erkenntnis: „Indem wir Bioenergieprojekte in der Region bekannt machen und fördern, wächst das Interesse und die Zustimmung zur umweltfreundlichen Energieproduktion aus Biomasse.“

Super E10: Akzeptanz und Wahrnehmung – Umfrageergebnis 2012

Nach zehn Monaten hat TNS Infratest im Auftrag des BDB eine bundesweite Befragung zur Nutzung der Kraftstoffsorte Super E10 und Wahrnehmung von Bioethanol wiederholt: Inzwischen hat ein Drittel der Haushalte mit einem Benzin-Pkw schon Super E10 getankt. Die Zurückhaltung der anderen Haushalte wird weiterhin zumeist mit technischen Bedenken begründet. Zum Zeitpunkt der ersten repräsentativen Erhebung im Juli 2011 war Super E10 nur an rund der Hälfte aller 14.800 Tankstellen in Deutschland erhältlich. Bis dahin hatte ein Viertel der Personen, die über einen Benzin-Pkw verfügten, die neue Kraftstoffsorte schon getankt. Ein flächendeckendes Angebot bestand erst ab etwa Oktober 2011. Das Ergebnis der erneuten Umfrage zeigt, dass der Anteil von 24 auf 33 Prozent gestiegen ist. Dies entspricht einem Zuwachs um 37,5 Prozent.

Weiterhin regionale Unterschiede

Im Sommer 2011 hatte in den südlichen Bundesländern mehr als jeder Dritte und in den östlichen gut jeder Vierte bereits E10 getankt, im Westen und im Norden Deutschlands nur jeder Zehnte. Dies war auf die noch nicht flächendeckende Verfügbarkeit zurückzuführen, denn z.B. in Nordrhein-Westfalen wurde Super E10 erst nach den Sommerferien schrittweise eingeführt. Der Norden und Westen Deutschlands haben in den vergangenen zehn Monaten erst allmählich aufgeholt: Der Anteil der Nutzer stieg im Norden von 11 auf 26 Prozent und im Westen von 15 auf 35 Prozent. Spitzenreiter bleibt wie in 2011 der Süden Deutschlands mit einem Nutzeranteil von 38 Prozent.

Immer noch technische Bedenken

Zwei Drittel der im gesamten Bundesgebiet befragten Personen mit Benzin-Pkw gaben in der aktuellen Befragung an, noch kein Super E10 getankt zu haben. Wie im Juli 2011 begründen sieben von zehn dies mit technischen Bedenken und der Sorge um den Motor. Dies bedeutet, dass die im Internet veröffentlichten Aussagen der Autohersteller zur E10-Verträglichkeit durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT-Liste) die Autofahrer offensichtlich nicht erreichen.

Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB, zieht daraus den Schluss, dass weitere Informationsmaßnahmen notwendig sind. „Wenn mindestens 90 Prozent der Pkw mit Benzinmotor in Deutschland für Super E10 geeignet sind und trotzdem zwei Drittel der Autofahrer daran zweifeln, ist die Aufgabe klar. Kommunikation über das Internet reicht nicht. Die Autofahrer müssen direkt informiert werden. Das muss an den Tankstellen, besonders aber in den Autowerkstätten passieren. Das ist Aufgabe der Autohersteller.“

Klein weist darauf hin, dass die Einführung von Super E10 besser läuft als seinerzeit die Einführung des bleifreien Benzins: „Bei E10 ist nach weniger als einem Jahr ein Marktanteil von gut 13 Prozent erreicht. Bleifreies Benzin hat nach zwei Jahren nur zehn Prozent Marktanteil gehabt und zehn Jahre gebraucht, um sich als Standardsorte zu etablieren.“

Einstellungen zu Klimafreundlichkeit und Preis

Für nahezu sechs von zehn Befragten, die über einen Benzin-Pkw verfügen, ist es wichtiger, dass ein Biokraftstoff klimafreundlich ist, als ein günstiger Preis. Die Antwort auf die Frage nach dem Grund für die Wahl von Super E10 zeigt jedoch, dass mehr als drei Viertel (78 Prozent), den Preisvorteil gegenüber Super (E5) nennen.

Nicht nur Haushalte mit Benzin-Pkw sehen weitere Vorteile

Bundesweit geht knapp die Hälfte der Befragten – unabhängig davon, ob ein Auto mit Benzin-Motor gefahren wird – davon aus, dass Produktion und Nutzung von Bioethanol die Abhängigkeit von Erdöl verringert. 40 Prozent sind der Meinung, dass Bioethanol aus heimischer Erzeugung zusätzliche Arbeitsplätze auf dem Land schafft. 36 Prozent der Bevölkerung stimmte der Aussage zu, dass Bioethanol zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beiträgt und klimafreundlich ist.

Schlussfolgerung aus der Umfrage

Aus Sicht von Richard Hilmer, Geschäftsführer TNS Infratest Sozialforschung, ist die Aufklärung der Verbraucher über technische Aspekte auch acht Monate nach der flächendeckenden Einführung von E10 immer noch vordringlich, „um die Diskrepanz zwischen der tatsächlichen Verträglichkeit von Super E10 für das eigene Fahrzeug und technischen Bedenken abzubauen.“

BDI und OMV machen Diesel aus Holz

Am 2. Juli 2012 eröffneten Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, und Gerhard Roiss, OMV Generaldirektor, die BioCRACK Pilotanlage in der Raffinerie Schwechat. Die Anlage ist die weltweit erste ihrer Art und wandelt feste Biomasse – beispielsweise Hackschnitzel und Stroh – direkt in Dieselkraftstoff um. Die Pilotanlage erfüllt zwei grundlegende Aufgaben: Dieselproduktion, als Antwort auf die steigende Nachfrage, bei zeitgleicher Erhöhung des biogenen Anteils. Mit diesem innovativen Verfahren können daher zukunftsweisende Weichen gestellt werden. OMV und

BDI - BioEnergy International AG verfolgen seit 2009 gemeinsam, mit Unterstützung von BMVIT und Klima- und Energiefonds, das innovative Projekt BioCRACK Pilotanlage. „Der europäische Kraftstoffmarkt steht vor großen Herausforderungen: Die steigende Nachfrage an Diesel und die Erhöhung des erneuerbaren Anteils im Kraftstoffbereich auf mindestens 10 Prozent bis 2020. „Ziel war von Beginn an einen technisch einfachen, kostengünstigen und auch im kleinen Maßstab wirtschaftlich betreibbaren Prozess zu entwickeln, der zwei grundlegende Aufgaben erfüllt - Dieselproduktion und Erhöhung des biogenen Anteils.“,

so Edgar Ahn, Vorstandsmitglied der BDI. Die BioCRACK Pilotanlage basiert auf diesem neuartigen, patentierten Verfahren zur Gewinnung von biogenem Diesel: Die Biomasse wird mit schwerem Mineralöl auf über 400 °C erhitzt, wodurch Diesel mit einem biogenen Anteil von bis zu 20 Prozent erzeugt wird. Als Biomasse kommen dabei vor allem nachwachsende Rohstoffe wie Holz oder Stroh zum Einsatz. Die BioCRACK Pilotanlage ist direkt mit anderen Anlagen der Raffinerie verbunden. Dadurch kann das dort erzeugte Produkt mit bestehenden Anlagen zu Dieselkraftstoff nach geltender Norm EN590 veredelt werden.