

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE.....3f
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 5ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	18. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	386,29	386,01	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	422,00	402,00	↗
Rapsöl	770,00	806,00	↘
Rapsschrot	217,00	215,00	↗
Rapspresskuchen*	250,42	236,43	↗
Paris Rapskurs	368,50	399,50	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	124,90	124,81	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	114,08	114,30	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	47,82	49,62	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Raps-erzeugerpreise stabilisiert, Ölmühlennachfrage aufgrund geringer Marge aber weiterhin schwach, Erzeuger halten sich mit Kontrakten über kommende Ernte zurück
- Nach Auslaufen des Maikontraktes für Raps in Paris wartet neuer Frontmonat August (ex Ernte) auf Impulse
- Rekorderte in Südamerika und steigende US-Aussaatfläche 2017 belasten Sojanotierungen

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotangebot bleibt überschaubar, bärische Einflüsse aus Übersee lassen Sojaschrotkäufer auf weitere Preisnachlässe hoffen
- Wieder mehr Rapspresskuchen angeboten, Preise ermäßigt

Pflanzenöle

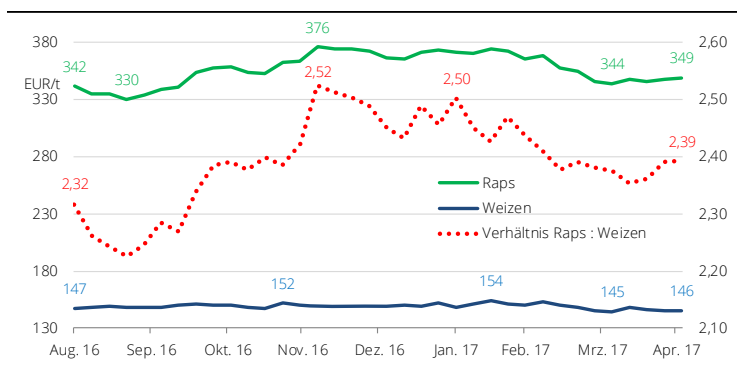
- Schwächere Palmölkurse ziehen andere Pflanzenöle mit nach unten
- Dezentrale Ölmühlen können Preisforderungen durchsetzen, Nachfrage nach kaltgepresstem Rapsöl bleibt jedoch gering

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage kommt nicht in Schwung
- Weiter steigende US-Förderung drückt Rohölnotierungen

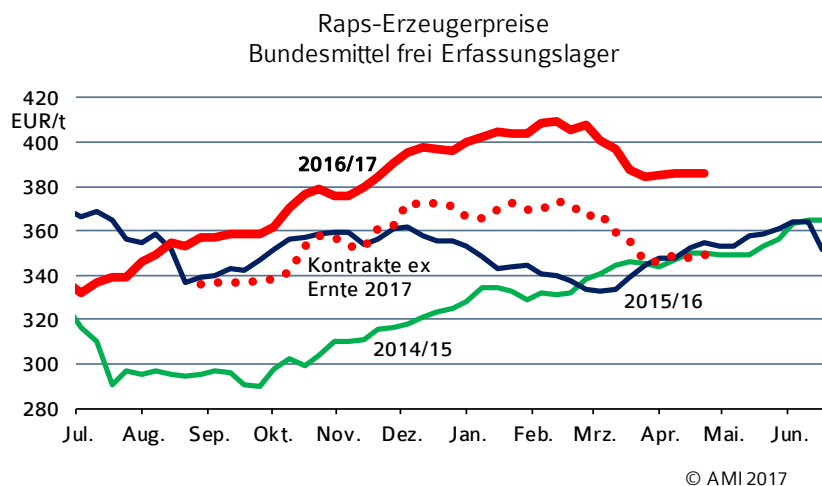
Grafik der Woche

Vorkontraktpreise 2017 für Brotweizen und Raps
frei Erfasserlager Ostdeutschland



Quelle: AMI/LK/MIO

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 03.05.2017, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	422	217	770	637
Vorwoche	402	215	806	620

Quelle: AMI

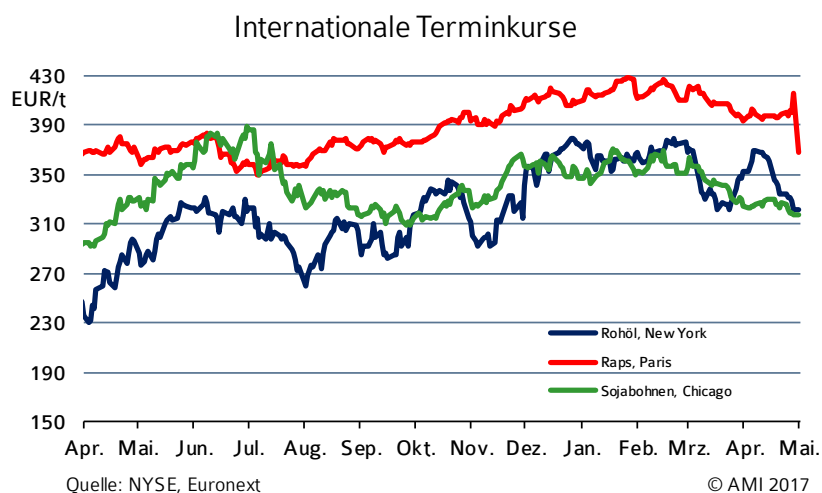
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 24.04.2017)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	250-270	235-270	86,63	87,17	-
> 100 t	240-245	245-245	Vm: 83-88	Vm: 83-87	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI



Raps

Am deutschen Rapsmarkt ist die Umsatzlage schwach. Deutsche Ölmühlen beklagen auch im April eine unzureichende Gewinnmarge. Für Rapsöl können sie ihre Preisvorstellungen nicht durchsetzen, der Rohstoff ist vielen Verarbeitern daher zu teuer. Bedarfslücken werden weiterhin mit australischen Rapslieferungen gefüllt, die Verarbeitung ist aber weitgehend gedrosselt. Erzeuger halten sich mit Verkaufsabschlüssen über Mengen der kommenden Ernte zurück, sie warten die Entwicklung der Feldbestände zunächst ab.

Rapsöl

Im Verlauf des Monats April konnten sich die Rapsölpreise vorübergehend befestigen, das höhere Niveau zum Monatsende aber nicht halten. Preisdruck kommt vor allem von schwächeren Palmölkursen, denn in Malaysia wird 2017 ein deutlicher Anstieg der Palmölproduktion gegenüber Vorjahr erwartet. Außerdem ist die Nachfrage der Biodieselhersteller nach Rapsöl derzeit gering.

Rapspresskuchen

Während im März der Markt für Rapsschrot und Rapspresskuchen von knappem Angebot gekennzeichnet war, hat sich die Versorgungslage im April 2017 deutlich entspannt.

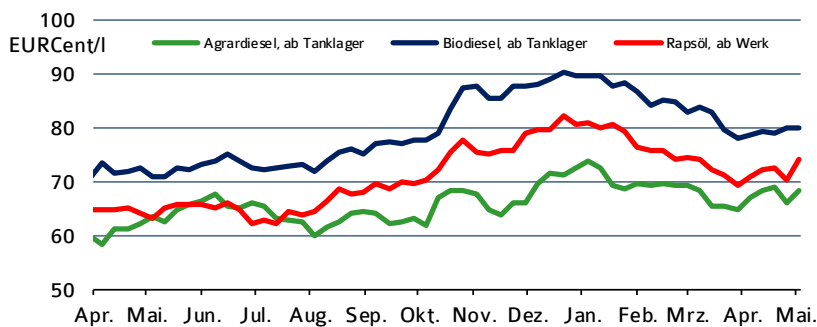
Auf Großhandelsebene sind seit Monatsbeginn wieder Offerten für vordere Ware erhältlich, zugleich haben sich die Preise ermäßigt. Vor allem über die Osterfeiertage hat die Schwäche des Rapsmarktes die Offerten gedrückt, die Ende April bei 244 EUR/t fob Nordostdeutschland lagen und damit 2 EUR/t unter Vorwochenlinie. Allerdings kostet vorderer Rapspresskuchen damit 13 EUR/t mehr als vor einem Jahr. Marktteilnehmer erwarten für 2017/18 ein größeres Rapsangebot und damit eine stärker entspannte Versorgungslage.

Kaltgepresstes Rapsöl

Aufgrund des geringen Angebotes konnten die dezentralen Ölmühlen ihre Forderungen durchsetzen und sind nicht mit dem allgemeinen Trend schwächerer Pflanzenölpreise gegangen. Für kaltgepresstes Rapsöl verlangten sie im Schnitt 86,90 Cent/l und damit 0,5 % mehr als im Vormonat. Demgegenüber sind die Großhandelspreise für Rapsöl der Ölmühlenindustrie um 0,6 % auf 71,80 Cent/l gesunken. Die Nachfrage ist allerdings bei beiden Anbietern gering. Vor allem die Kraftstoffhersteller suchen derzeit kaum Rohstoff. Das spüren auch die großen Ölmühlen.

Biodiesel/ min Diesel

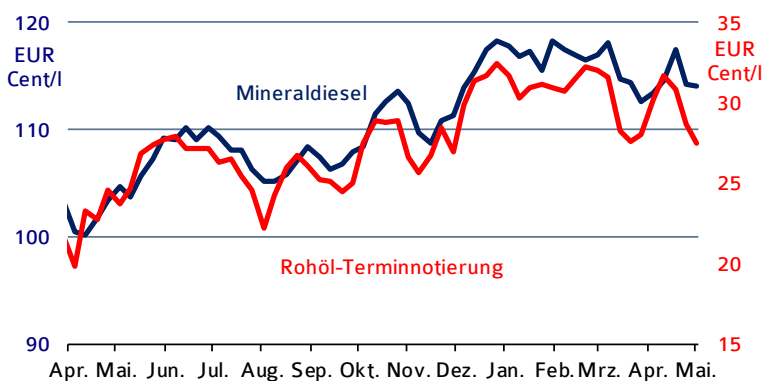
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2017

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016

in 1.000 t	kumuliert			
	Jan.	Febr.	2017	2016
Biodiesel Beimischung	150,5	134,4	289,1	342,3
Summe Biodiesel	150,5	134,4	289,1	342,3
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	0,0	0,0
Summe Biodies. & PÖL	150,6	134,4	289,1	342,3
Dieselmotorkraftstoffe	2.905,0	2.859,0	5.764,0	5.528,2
Anteil Beimischung	5,2 %	4,7 %	5,0 %	6,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.905,1	2.859,0	5.764,0	5.528,2
Anteil Biodiesel & PÖL	5,2 %	4,7 %	5,0 %	6,2 %
Bioethanol ETBE a)	7,7	8,0	16,7	20,2
Bioethanol Beimischung	76,5	69,4	146,3	153,2
Summe Bioethanol	84,3	77,4	163,1	173,4
Ottomotorkraftstoffe	1.319,5	1.244,6	2.557,8	2.567,9
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.403,8	1.322,0	2.720,9	2.741,3
Anteil Bioethanol c)	6,0 %	5,9 %	6,0 %	6,3 %

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.

Großhandelspreise

Am deutschen Biodieselmärkte wartet die Angebotsseite weiterhin auf Nachfrageimpulse. Doch scheint der Bedarf nach wie vor keineswegs drängend zu sein. Die Geschäfte verlaufen daher ruhig auf weitgehend stabilem Preisniveau. Das gilt sowohl für Standardware als auch für Ware mit 90 % THG-Einsparpotential. Dem Vernehmen nach ist die Tendenz eher nach unten gerichtet. Mit weiteren Preisrückgängen ist demnach zu rechnen.

Tankstellenpreise

Die Rohölkurse konnten im April zunächst deutlich zulegen und zogen die Mineraldieselpreise dabei mit nach oben. Nach einem US-Militärschlag in Syrien hatte sich das Risiko einer Eskalation sowohl dort als auch in den benachbarten ölfördernden Staaten erhöht. Außerdem stützten Angebotsausfälle in Kanada und Libyen und darüber hinaus die Aussicht auf eine Verlängerung der OPEC-Produktionskürzungen um weitere sechs Monate bis Jahresende 2017. Das hohe Niveau konnten die Kurse allerdings nicht halten, zu schwer wiegen steigende Rohölfördermengen in den USA. Zuletzt erreichte die tägliche Ausstoßmenge den höchsten Stand seit Mitte 2015. Zusätzlichen Druck erzeugt eine steigende Produktion in Libyen nach Wiederinbetriebnahme des landesweit größten Ölfeldes. Die Mineraldieselpreise orientierten sich am Verlauf der Rohölkurse und verringerten sich zuletzt auf 114 EUR Cent/l.

Verbrauch

Die Biodieselbeimischung war auch im Februar 2017 vergleichsweise niedrig. Mit gut 134.000 t wurden nicht nur rund 10 % weniger eingesetzt als noch im Januar 2017, sondern sogar fast ein Fünftel weniger als im Vorjahresmonat und das, obwohl minimal mehr Diesel verwendet wurde. Damit sank der volumetrische Beimischungsanteil auf 4,7 %. Das ist so wenig wie zuletzt 2007, als der Biokraftstoffmarkt noch in den Kinderschuhen steckte. Zudem wurde kein Pflanzenöl als Kraftstoff verwendet. Ebenfalls rückläufig ist der Verbrauch an Bioethanol. Während dieser im ETBE mit knapp 8.000 t gegenüber Vormonat stabil blieb, schrumpfte die Beimischungsmenge um 9 % auf gut 69.000 t. Obgleich der Verbrauch an Ottomotorkraftstoff ebenfalls zurückging, sank der Bioethanolanteil auf 5,9 %.

Schlaglichter

Umweltministerium will mit Bilanztrick Erneuerbare Energien im Verkehr ausbremsen



Die Verringerung von Emissionen der Erdölförderung (Upstream Emission Reduction, UER) soll die Mineralölindustrie nach einer neuen Verordnung des Bundesumweltministeriums auf die deutschen Klimaziele im Verkehr anrechnen dürfen. Damit hätten die eigentlich vorgesehenen Erneuerbaren Energien wie Biokraftstoffe, Elektromobilität und Wasserstoff das Nachsehen. „Es ist ausgesprochen dreist, dass Umweltministerin Hendricks einerseits den Verkehrssektor als Sorgenkind des Klimaschutzes bezeichnet und andererseits aktiv verhindert, dass dort mehr Erneuerbare Energien zum Einsatz kommen“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). „Während die Bundesregierung Elektromobilität und Wasserstoffantriebe mit Milliardenbeträgen unterstützt, schlägt das Umweltministerium allen Ernstes vor, deren dauerhafte ordnungspolitische Förderung hierzulande abzuwürgen.“ Stattdessen sollten Emissionsminderungen von Erdöl berücksichtigt werden, das im Ausland gefördert und verbraucht wird und somit in keinerlei Kontakt zu Deutschland oder Europa steht. „Eine solche Anrechnung

wäre eine Luftbuchung, um die deutsche Klimabilanz zu schönen!“

Der VDB kritisiert das Umweltministerium insbesondere dafür, dass es der Mineralölindustrie mit 1,75 Prozent eine so hohe Anrechenbarkeit für UER zuspricht, dass den Erneuerbaren Energien angesichts der unveränderten THG-Quotenhöhe von sechs Prozent ab 2020 jede Entwicklungsmöglichkeit genommen wird. Zudem hält es der Verband für problematisch, dass diese Anrechnung zeitlich unbegrenzt möglich ist, während nach der europäischen Vorgabe UER lediglich im Jahr 2020 angerechnet werden müssen. „Das Umweltministerium ist vor der Mineralölindustrie eingeknickt“, sagte Baumann. „Mit der geplanten Anrechnung von UER-Maßnahmen auf die THG-Quote ist es unmöglich, das 2030-Klimaziel der Bundesregierung im Verkehr zu erreichen.“ Er forderte, dass die Mineralölindustrie UER-Maßnahmen zusätzlich zu den bestehenden sechs Prozent Treibhausgasquote erfüllen muss, so wie es die europäische Richtlinie vorsieht. „Eine ambitionierte Klimapolitik würde beide Punkte angehen: die Treibhausgasminde rung bei der Antriebs-

energie und bei der Erdölförderung“, sagte Baumann.

Ab dem Jahr 2020 ist die Mineralölindustrie in Deutschland durch die Treibhausgas (THG)-Quote verpflichtet, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe um sechs Prozent zu senken. Nach dem jetzt vorliegenden Entwurf der neuen Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung (UERV) dürfen die Mineralölkonzerne 1,75 Prozent mit UER-Maßnahmen erfüllen. Die übrigen 4,25 Prozent bleiben für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe wie E-Mobilität, Biokraftstoffe, Wasserstoff und Erdgas übrig. Die Verringerung von Emissionen der Erdölförderung hat ein großes Potential. Denn dabei tritt in großen Mengen methanhaltiges Begleitgas aus, das entweder abgefackelt (Flaring) oder in die Atmosphäre abgelassen wird (Venting). Die Mineralölindustrie fackelt weltweit jährlich eine Menge Methan ungenutzt ab, die etwa einem Drittel des gesamten europäischen Erdgasverbrauchs entspricht.

Für Biokraftstoffe ist eine aufwändige Bilanzierung der Treibhausgasemissionen mit umfassenden Kontrollmechanismen vorgeschrieben, wenn sie auf die deutsche THG-Quote angerechnet werden sollen. Entsprechende Regeln gibt es für UER nicht. Bisher können UER bereits im Rahmen des Europäischen Emissionshandels als Clean Development Mechanism (CDM)-Projekte angerechnet werden. Diese UER-Maßnahmen können nach dem Entwurf des Umweltministeriums auf die THG-Quote angerechnet werden, so dass zusätzliche Treibhausgaseinsparungen nicht zu erwarten sind. Es kommt lediglich zu Umbuchungen mit erheblichen finanziellen Mitnahmeeffekten, da die THG-Minderungskosten im Verkehr deutlich über dem CO₂-Preis des Emissionshandels liegen.

Schlaglichter

Elektromobilität – Weiterentwicklung von Kraftstoffen für den Einsatz in Plug-in-Hybridfahrzeugen

Die Autos der Zukunft sollen auch elektrisch fahren. Schon heute steigt der Anteil an Hybridfahrzeugen, die einen Elektro- und einen Verbrennungsmotor haben (Plug-in Hybrid Electric Vehicles, PHEV). Das wirkt sich auf das Tankverhalten aus, denn durch den Hybridantrieb sinkt der effektive Kraftstoffverbrauch und der Kraftstoff verbleibt länger im Tank als bisher. Die Folge: Die Kraftstoffe können stärker altern. Zudem kann zukünftig ihre Zusammensetzung innerhalb bestehender Normen durch die zunehmende Beimischung von synthetischen und Biokraftstoffen variieren. Daraus entstehen neue Fragen zu ihrer Verwendbarkeit bei langen Verweilzeiten von zum Teil mehr als 6 Monaten im Kraftstoffversorgungssystem. Die noch weitgehend unbekanntenen Wechselwirkungen zwischen kraftstoff-

führenden Fahrzeugkomponenten und (alternativen) Kraftstoffen in PHEV-Fahrzeugen sollen im Rahmen eines Forschungsvorhabens unter anwendungsnahen Bedingungen (Lagerdauer, Lagerbedingungen der Kraftstoffe) ermittelt werden. Das Transferzentrum Automotive an der Hochschule Coburg, die Oel-Waerme-Institut gGmbH und die TEC4FUELS GmbH forschen zu diesem Thema gemeinsam mit der Unterstützung der Forschungsvereinigung Verbrennungskraftmaschinen e.V. (FVV), der Deutschen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e.V. (DGMK) und der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP). Kraftstoffseitig sollen insbesondere gealterte Kraftstoffe und Kraftstoffblends aus Otto-kraftstoff und Ethanol/ Methanol bzw. aus

Dieselmotoren und Fettsäuremethylester (FAME) sowie alternative Dieselmotoren wie Hydriertes Pflanzenöl (HVO) und Gas-to-Liquid (GtL) untersucht werden. Sollten derart gravierende Wechselwirkungen beobachtet werden, dass die Betriebssicherheit von PHEV-Fahrzeugen beeinträchtigt wäre, so sind Handlungsempfehlungen zu formulieren. Denn es muss sichergestellt werden, dass es durch mögliche Interaktionen zwischen alternativen und/oder gealterten Kraftstoffen und kraftstoffführenden Fahrzeugkomponenten nicht zu Bauteil- oder Dichtungsversagen und in der Folge zu einem Motorausfall kommt.

Weitere Informationen finden Interessierte im Internet unter www.owi-aachen.de

Biodiesel in Deutschland: steigende Produktion, leicht sinkender Anteil am Dieselaussatz

Die deutschen Hersteller haben im Jahr 2016 nach Schätzungen des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie rund 3,1 Millionen Tonnen Biodiesel hergestellt. Damit hat die Produktion im Vergleich zum Vorjahr um etwa 100.000 Tonnen zugelegt. Gleichzeitig verharrete der Absatz hierzulande nach den vorläufigen Angaben des Bundesamtes für Wirtschafts- und Ausfuhrkontrolle (BAFA) bei 2,15 Millionen Tonnen. Bei steigendem Dieselaussatz ist damit der Anteil von Biodiesel von 5,84 Prozent auf 5,68 Prozent 2017 weiter gesunken. Als Rohstoff nutzten die deutschen Hersteller zu 62 Prozent Raps, 25 Prozent Altspeisefette wie zum Beispiel gebrauchtes Frittierfett, fünf Prozent Soja, vier Prozent Palm und jeweils zwei Prozent Tierfette und Fettsäuren. Die Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (AMI) berichtet, dass im vergangenen Jahr 1,56 Mio. Tonnen Biodiesel aus Deutschland ausgeführt wurden. Neben den EU-Nachbarländern waren die USA ein Abnehmer des deutschen Biodiesels, die rund 85.000 Tonnen deutschen

Biodiesel importierten. Deutsche Landwirte bauten 2016 Raps für Biodiesel nach Schätzungen der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe (FNR) auf 760.000 Hektar an, also auf rund 6 Prozent der deutschen Ackerfläche. Damit wurden laut FNR etwa 40.000 Hektar weniger Fläche genutzt als noch 2015. „Der Stillstand beim Klimaschutz im deutschen Verkehr zwingt die deutschen Biodieselproduzenten, mehr zu exportieren, anstatt einen steigenden Beitrag zur Treibhausgas-Minderung hierzulande zu leisten.“ Biokraftstoffe werden seit 2015 in Deutschland durch eine Treibhausgas (THG)-Quote gefördert. Diese verpflichtete die Mineralölindustrie, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe in den Jahren 2015 und 2016 um 3,5 Prozent zu senken; seit diesem Jahr müssen vier Prozent erreicht werden. Im Jahr 2020 springt die Quote auf sechs Prozent. Zur Erfüllung der THG-Quote nutzt die Mineralölindustrie unter anderem Biokraftstoffe, die durchschnittlich 70 Prozent weniger Treibhausgase ausstoßen als

fossile Kraftstoffe. „Der sinkende Biodieselgehalt im deutschen Dieselmotoren zeigt, dass die Treibhausgas-Quote zu niedrig ist. Fossiler Diesel ist kein Beitrag zum Klimaschutz“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. Deshalb forderte er, dass Zwischenschritte in die THG-Quote eingefügt werden, so dass sechs Prozent im Jahr 2020 mit stetig steigenden Werten erreicht werden.

Rohstoffe müssen in Deutschland und Europa gesetzlichen Nachhaltigkeitsanforderungen genügen, damit sie zu Biokraftstoffen verarbeitet werden dürfen. Damit wird ausgeschlossen, dass Regenwald für Biokraftstoffe gerodet wird. Die Biokraftstoffbranche ist damit Vorreiter in der nachhaltigen Produktion von Agrarrohstoffen. „Wir fordern, dass verbindliche Nachhaltigkeitsregeln nicht nur für die Biokraftstoffindustrie, sondern auch für die Lebensmittelproduktion und die chemische Industrie gelten“, sagte Baumann. Andernfalls könne die Regenwaldrodung nicht gestoppt werden.

Schlaglichter

Terminhinweis: Die Energiewende auf die Straße bringen

16. Mai 2017, 16:00 – 20:00 Uhr, Berlin

Die Erneuerbaren Energien sind auf der Straße noch nicht angekommen. Doch ohne eine Energiewende im Verkehrssektor droht das Generationenprojekt zu scheitern. Denn auf die Mobilität entfällt rund ein Viertel des Klimagasausstoßes Deutschlands. Das liegt vor allem am Straßenverkehr. Technologien für die Energiewende auf der Straße stehen bereit, es fehlt ihnen aber noch an Akzeptanz in der Bevölke-

rung. Das gilt für die mit großen Hoffnungen startende Elektromobilität ebenso wie für die Wasserstofftechnik und für die skeptisch beäugten Biokraftstoffe. Was brauchen wir für den Markterfolg erneuerbarer Mobilität auf der Straße?

Bei der Konferenz in Berlin kommen führende Köpfe aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zusammen, um in Fachvorträ-

gen und auf dem Podium Einflussgrößen für den Durchbruch Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu erörtern.

Die Veranstaltung findet in der Hessischen Landesvertretung beim Bund (In den Ministergärten 5, 10117 Berlin-Mitte) statt. Programm und Anmeldungen online auf: <https://www.unendlich-viel-energie.de/termine?time=1494943200> möglich

DIALOGFORUM: „Welchen Beitrag kann die Bioenergie zum Klimaschutz erbringen?“

13. Juni 2017, 9:30 – 17:00 Uhr, Berlin

Das internationale Klimaschutzabkommen von Paris im Dezember 2015 erzielte einen großen Erfolg für einen global dringend notwendigen Klimaschutz: es konnte ein gemeinsames Ziel zur Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 °C über das vorindustrielle Niveau bis zum Ende des Jahrhunderts vereinbart werden. Alle unterzeichnenden Staaten sind nun aufgefordert, durch nationale Maßnahmen die vereinbarten Reduzierungen klimarelevanter Emissionen zügig umzusetzen. So setzt die Bundesregierung gegenwärtig ein Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 um und bereitet einen Klimaschutzplan 2050 vor. Alle Wirtschaftssektoren, so auch die Land- und Forstwirtschaft sowie die Energiewirtschaft, müssen dabei substantielle Beiträge zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele erbringen.

Aktuelle Klimaschutzleistung durch die Bioenergie

Durch Nutzung der Bioenergie – statt fossiler Energie – konnten in 2015 nach den offiziellen Zahlen der Bundesregierung die Treibhausgasemissionen in Deutschland um 65,9 Mio. t (in CO₂-Äquivalenten) gesenkt werden. Damit erbringt die Bioenergie rund 43% der CO₂-Minderung sämtlicher erneuerbarer Energien und somit den weitest- und größten Beitrag zum Klimaschutz. Ur-

sprünglich waren von der Bioenergie bis 2010 sogar CO₂-Senkungen von 85 Mio. t erwartet worden – ein Drittel sämtlicher angestrebten CO₂-Einspar- und Ersatzmaßnahmen. Dass dieses Potential nicht gehoben werden konnte, liegt in erheblichem Maß an der politischen Ausbremsung der Bioenergie durch die Änderung der förderpolitischen Rahmenbedingungen des EEG in der kombinierten Strom- und Wärmeerzeugung und des Energiesteuergesetzes für die Biokraftstoffproduktion.

Mögliche additive Klimaschutzleistung durch die Bioenergie bis 2020 und darüber hinaus

Die Bioenergie erbringt derzeit 7,96% des Endenergieverbrauchs – Wärme, Kraftstoffe, Strom – in Deutschland. Verschiedene wissenschaftliche Studien, auch im Auftrag der Bundesregierung, bestätigen, dass sich dieser Beitrag mit heimischer, nachhaltig erzeugter und effizient genutzter Biomasse auf 15% annähernd verdoppeln ließe – ohne in Konkurrenz zu einer gesicherten Nahrungsmittelerzeugung und zur stofflichen Nutzung zu stehen. Das bedeutet, allein mit konsequenter Nutzung heimischer Bioenergie ließen sich die Treibhausgasemissionen (in CO₂-Äquivalenten) um jährlich bis zu 120 Mio. t senken! Unverzichtbare Voraussetzung hierzu ist allerdings, dass für die

Bioenergiebranche verlässliche Zukunftsperspektiven bis und über 2020 hinaus geschaffen werden.

Notwendigkeit der Anerkennung der Klimaschutzleistung durch die Bioenergie und eines gesellschaftspolitischen Dialogs

Was somit gegenwärtig fehlt, ist die politische und gesellschaftliche adäquate Anerkennung und Wertschätzung der bestehenden und zukünftigen Klimaschutzleistungen und -potentiale der bundesdeutschen Bioenergiebranche und somit auch der bundesdeutschen Land- und Forstwirtschaft. Die umfangreiche inhaltliche Integration der Bioenergie in das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und den Klimaschutzplan 2050 ist somit für die Branche eine dringende und existentielle Herausforderung. Die Bioenergie ist im Schulterschluss mit der Land- und Forstwirtschaft Teil der Lösung für einen erfolgreichen Klimaschutz. Die Eröffnung eines diesbezüglichen gesellschaftspolitischen Dialogs ist das primäre Ziel des Dialogforums „Welchen Beitrag kann die Bioenergie zum Klimaschutz erbringen?“ am 13.6.2017 in Berlin.

Informationen und Anmeldung: <http://www.klimaschutz-bioenergie.de/>

Schlaglichter

RAPSBLÜTE 2017 – Deutschlands bedeutendste Öl- und Eiweißpflanze sorgt wieder für blühende Landschaften

In Deutschland haben die alljährlichen Raps-Festspiele begonnen. Auf rund 1,3 Millionen Hektar blüht Deutschlands wichtigste Öl- und Eiweißpflanze. Auch wenn es so aussieht, als würde immer mehr Raps angebaut, trügt dieser Eindruck. Schon seit Jahren bewegt sich die Rapsanbaufläche in Deutschland konstant zwischen 1,3 und 1,5 Millionen Hektar. Jeder einzelne Hektar davon liefert elf Monate nach der Aussaat von lediglich 2,5 kg Saatgut bei der Ernte im Juli zwischen 4.000 und 5.000 kg Rapssaat.

Mecklenburg-Vorpommern ist mit einer Anbaufläche von 235.200 Hektar für den deutschen Rapsanbau weiterhin das bedeutendste Bundesland. Weitere wichtige Anbauregionen sind mit 171.000 Hektar Sachsen-Anhalt, mit 135.500 Hektar Brandenburg und mit 131.900 Hektar Sachsen. Insgesamt repräsentieren die östlichen Bundesländer rund 58 Prozent der in Deutschland ausgesäten Rapsfläche. Mit 129.000 Hektar folgt Niedersachsen im Ranking der Bundesländer. Die Länder Thüringen (122.800 Hektar), Bayern (119.200 Hektar) und Schleswig-Holstein (101.000 Hektar) weisen ebenfalls eine Anbaufläche über 100.000 Hektar auf.

Die Ernte im Juli 2017 wird etwa 5 Mio. Tonnen Rapssaat liefern, die anschließend in Ölmühlen gepresst wird. Dabei entstehen ca. 2,2 Millionen Tonnen Rapsöl. Das Speiseöl aus Rapssaat ist bereits seit 2009 das be-

liebteste in Deutschland und liegt mit einem Marktanteil von über 40 Prozent deutlich vor Sonnenblumen- und Olivenöl. Der größte Teil des Öls findet sich jedoch nicht in der Küche, sondern als Rapskraftstoff in Fahrzeugtanks wieder. Hier ersetzt es mit einem Anteil von bis zu 7 Prozent konventionellen Dieselkraftstoff. Das schont nicht nur die Erdölreserven, sondern reduziert die Treibhausgasemissionen um durchschnittlich 60 Prozent. Diese unterschiedlichen Verwendungen von Rapsöl werden von den Verbrauchern überwiegend begrüßt. Gut zwei Drittel der Deutschen beurteilen die Beimischung von Biodiesel zu fossilem Diesel positiv, so eine Umfrage von TNS Infratest aus dem letzten Jahr.

Neben Rapsöl entsteht bei der Pressung als zweite Komponente auch proteinhaltiges Rapsschrot, das in der Rinder-, Schweine- und Geflügelmast überaus gefragt ist. Hier ersetzt es als gentechnikfreies Eiweißfuttermittel im großen Umfang Sojaschrot. Diese Gentechnikfreiheit ist Voraussetzung dafür, dass immer mehr Milchprodukte, Eier oder Rindfleisch mit dem Hinweis „ohne Gentechnik“ gekennzeichnet werden dürfen. Raps ist hierfür die mit Abstand wichtigste heimische Proteinquelle. Die dadurch eingesparten Sojaimporte entsprechen einem Anbauumfang von rund einer Million Hektar in Südamerika. So trägt der Rapsanbau in Deutschland indirekt auch zum Schutz der Regenwälder bei.

Eine Besonderheit der Rapspflanzen ist beim Blick auf die blühenden Felder nicht sichtbar, da sie unter der Oberfläche liegt. Wolfgang Vogel, Vorsitzender der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) und selbst praktizierender Landwirt erklärt, um was es sich dabei handelt: „Rapspflanzen haben eine ausgesprochen lange Pfahlwurzel, die den tiefen Erdschichten mit einer enormen Anzahl von Wurzelhaaren Nährstoffe entnimmt. So bereitet Raps den Boden ideal für die nachfolgenden Pflanzen vor. Das macht die Pflanze so gut, dass beispielsweise der im darauffolgenden Jahr angebaute Weizen bis zu 10 Prozent mehr Ertrag liefert. Das ist für uns Landwirte ein wichtiges Argument für den Rapsanbau.“

Weniger erfreulich ist für die deutschen Bauern und ihre europäischen Kollegen hingegen das seit 2013 bestehende Verbot des Einsatzes bestimmter Pflanzenschutzmittel, das durch die EU-Kommission erlassen wurde. „Durch das geltende Anwendungsverbot für drei Wirkstoffe aus der Gruppe der Neonikotinoide entstehen uns jährlich Verluste in Höhe von fast 900 Mio. Euro. Sollte der Rapsanbau durch diese Einschränkungen ökonomisch weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, würde dadurch die wichtigste Futterquelle der Bienen und auch ein zentrales und wertvolles Fruchtfolgeglied im Ackerbau verlorengehen“, so Vogel.

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Öl- 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.

