



# 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

+++ Rapskurse 10 % unter Vormonatslinie +++ Sojakurse volatil, aber mit deutlicher Abwärtstendenz +++ Deutscher Rapsmarkt sehr umsatzschwach +++ Rapsanbau zur Ernte 2013 auf 1,5 Mio. ha geschätzt +++

### Ölschrote und Presskuchen

+++ Rückläufige Ölschrotpreise +++ Rapsschrot büßt an Wettbewerbsfähigkeit ein +++ Kaufinteresse auf vordere Positionen begrenzt +++ Knappes Presskuchenangebot kann Preis halten +++

### Pflanzenöle

+++ Preise kräftig eingebrochen +++ Palmölkurse angebotsbedingt auf 3-Jahres-Tief +++ Nachfrage nach Rapsöl als Kraftstoff im Juli sehr hoch +++

### Biokraftstoffe

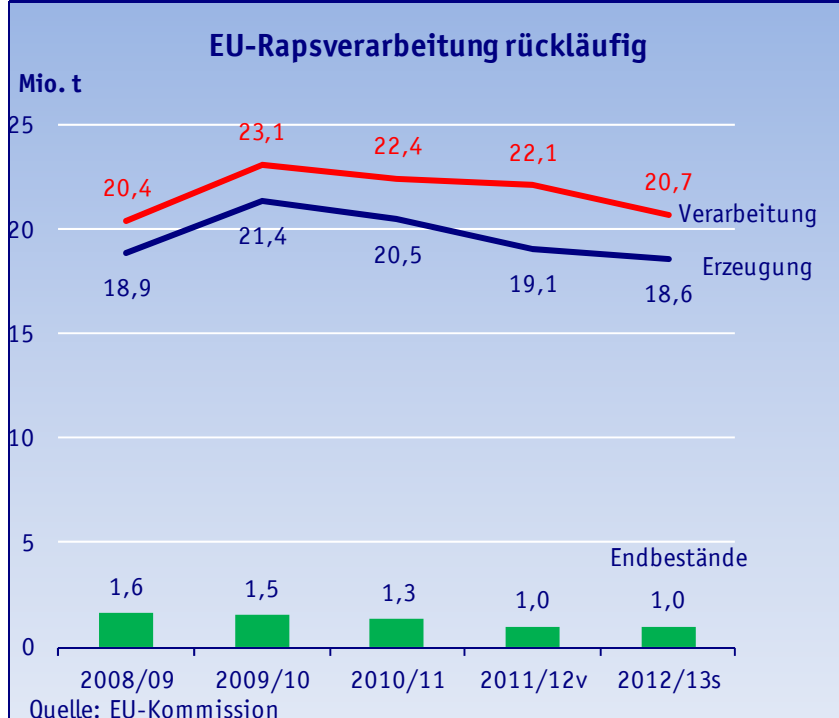
+++ Biodiesel in „Winterqualität“ 5 Cent/l teurer +++ Seit Juni stetig steigende Tankstellenpreise +++ Reinkraftstoffverbrauch doppelt so hoch wie im Vorjahr +++

## Preistendenzen

Mittelwerte	40. KW	Vor-woche	Ten- denz
<b>Erzeugerpreise in EUR/t</b>			
Raps	463,82	474,56	↘
<b>Großhandelspreise in EUR/t</b>			
Raps	465,00	488,00	↘
Rapsöl	912,00	947,00	↘
Rapsschrot	272,00	286,00	↘
Rapspress- kuchen*	317,75	310,31	↗
MATIF Raps	471,25	496,50	↘
<b>Großhandelspreise in ct/l, netto</b>			
Biodiesel	116,48	111,43	↗
Rapsölkraft- stoff*	132,79	133,88	↘
<b>Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.</b>			
Biodiesel	143,75	142,82	↗
Diesel	152,19	151,51	↗
<b>Terminmarktkurse in US-\$/barrel</b>			
Rohöl, Nymex	91,89	89,98	↗

\* = Vormonatsvergleich

## Grafik der Woche



Ausgabe Oktober 2012

05.10.2012

## Impressum

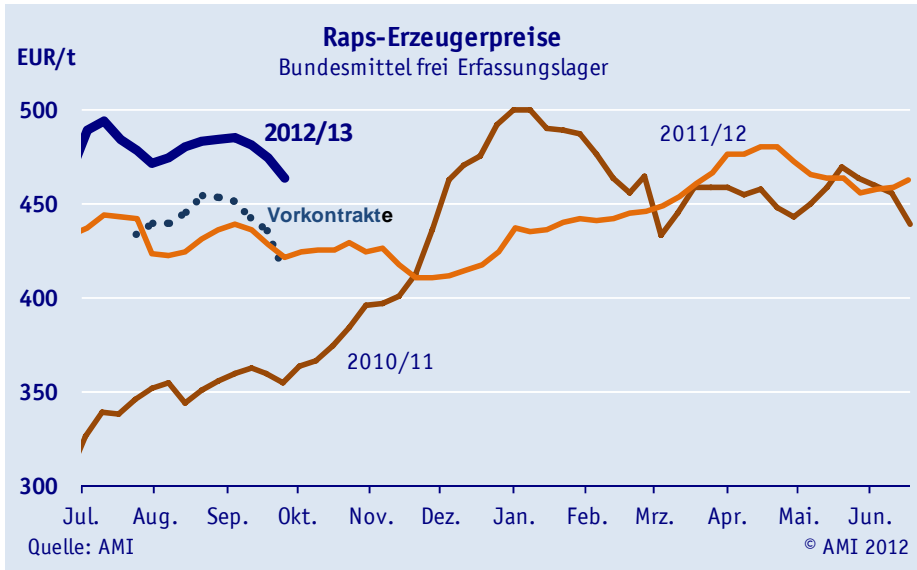
UFOP  
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.  
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin  
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485  
E-Mail: [info@ufop.de](mailto:info@ufop.de), Internet: [www.ufop.de](http://www.ufop.de)  
Redaktion:  
UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter 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.



## Raps

Die Rapskurse an der Terminbörse sind eingebrochen und ziehen am umsatzschwachen Inlandsmarkt die Preise nach unten.

## Rapsöl

Der Absturz der Palmölnotierungen und die rückläufige Terminnotierungen der Rohstoffe belasten auch die Pflanzenölpreise, die kräftig nachgegeben haben.

## Rapspresskuchen

Die Preisschwäche für Ölschrotte wurde bei den dezentralen Ölmühlen nicht überall umgesetzt. Vor allem im Direktgeschäft konnten sich die Forderungen halten, dabei macht sich vor allem das nachfrageunterschreitende Angebot bemerkbar. Demgegenüber konnte Rapspresskuchen an Mischfutterhersteller nur mit einem Preisabschlag von 1,30 EUR/t im Vergleich zum Vormonat abgesetzt werden.

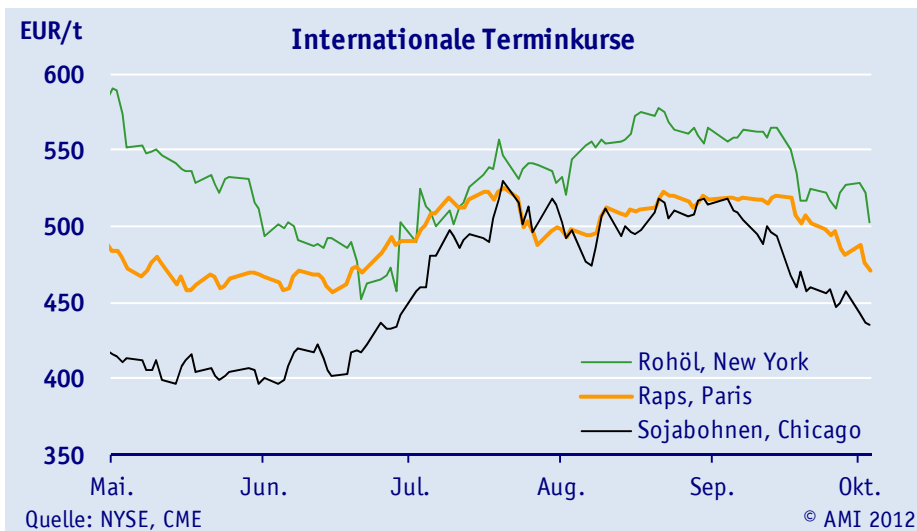
<b>Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl</b>				
in EUR/t am 02.10.2012, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)				
	Raps 2012 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	465	272	912	620
Vorwoche	488	286	947	688

Quelle: AMI

## Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 25.09.2012)						
Monatsproduktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l			
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh   DIN 51605	Kraftstoff	
< 100 t	310-340	305-330	105	107,71   107,67	132,79	
> 100 t	310-317,5	295-335	Vm: 105	Vm: 106,50   107,33	Vm: 133,88	

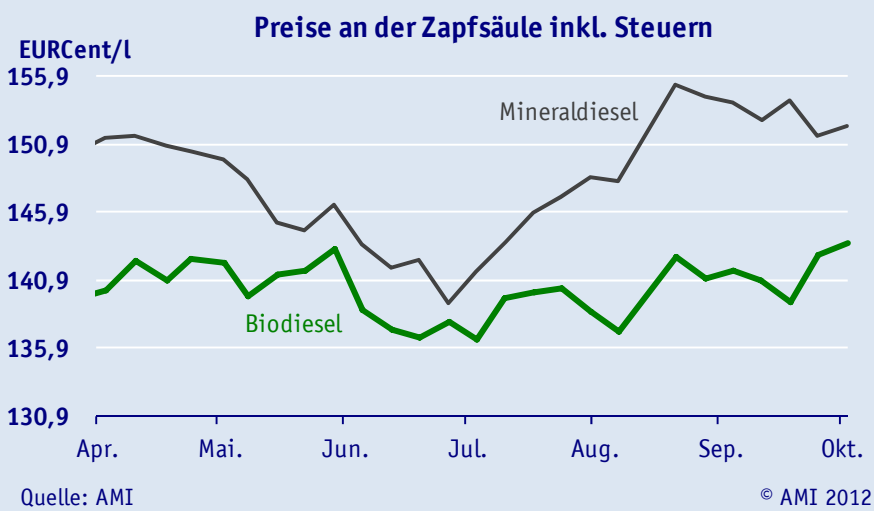
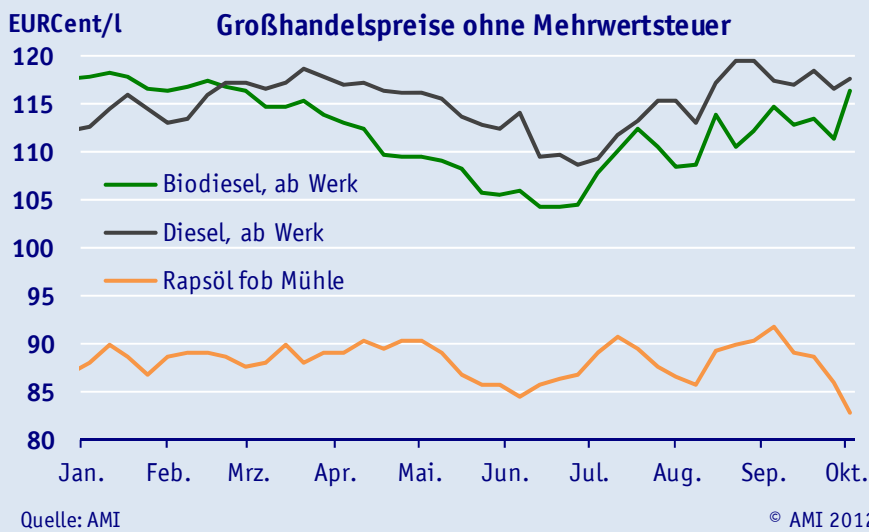
Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh & nach DIN ab 1.000 l ohne Steuern  
Quelle: AMI



## Kaltgepresstes Öl

Im Vergleich zum Vormonat konnten zwar die Forderungen für Futteröl bzw. für DIN 51605-Ware leicht angehoben werden, aber im Tankgeschäft gaben die Preise nach. Damit entwickeln sich die Forderungen analog zu den Konkurrenzmärkten. Extrahiertes Rapsöl wurde im September rund 8,5 % höher bewertet als noch im August. Dezentrale Ölmühlen erhielten für kaltgepresstes Rapsöl im Schnitt 7,2 % mehr. An den Tankstellen erreichte Diesel zum genannten Zeitpunkt das niedrigste Niveau seit 7 Wochen. Unter diesem Druck mussten auch die dezentralen Ölmühlen ihre Zapfsäulenpreise nach unten anpassen.

unter [www.AMI-informiert.de](http://www.AMI-informiert.de)  
teils auch **kostenlos!**



## Großhandelspreise

Die Terminmarktkurse für Rohöl gaben zuletzt erneut kräftig nach und erreichten die Linie von 43 Cent/L. Ein Tiefstand wie zuletzt vor 3 Monaten. Demgegenüber zogen die Forderungen für Kraftstoffe noch einmal an. Vor allem Biodiesel hat sich sprunghaft verteuert, da am Markt nur noch die Winterware offeriert wird, die hauptsächlich aus RME besteht. Im September kostete Biodiesel im Schnitt 1,13 EUR/l und war damit nicht nur 1,5 % teurer als im Vormonat, sondern erreichte auch wieder ein Niveau wie zuletzt im April 2012. Der Monatsdurchschnitt für Diesel blieb demgegenüber stabil bei 1,17 EUR/l.

## Tankstellenpreise

An den Tankstellen entwickelten sich die Preise für Kraftstoff zuletzt wieder nach oben und entwickeln sich damit analog zu den Großhandelspreisen.

## Pflanzenölverbrauch gestiegen

Im Juli erreichte der Verbrauch von Biodiesel in diesem Jahr seinen Höchststand mit fast 204.000 t. Damit steigt der

Gesamtverbrauch im laufenden Jahr auf über 1,32 Mio. t und damit sogar über Vorjahresniveau. Während allerdings der Verbrauch zur Beimischung gegenüber der Vorjahresmenge um 13 % zurück bleibt, hat sich der Verbrauch von Reinkraftstoff im Juli 2012 gegenüber Vorjahr fast verdoppelt. Diesen Trend zeigen auch die Gesamtzahlen des laufenden Jahres.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2012 in 1.000 t								kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	2012	2011
Biodiesel Beimischung	164,2	159,9	195,7	170,2	189,1	187,4	194,6	1.261,2	1.272,9
Biodiesel Reinkraftstoff b)	5,3	4,8	4,9	20,0	13,8	5,0	9,1	62,9	30,9
<b>Summe Biodiesel</b>	<b>169,4</b>	<b>164,7</b>	<b>200,7</b>	<b>190,2</b>	<b>202,9</b>	<b>192,4</b>	<b>203,7</b>	<b>1.324,1</b>	<b>1.303,8</b>
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,2	2,9	1,8	1,9	1,0	1,1	7,3	16,2	9,8
<b>Summe Biodies. &amp; PÖL</b>	<b>169,7</b>	<b>167,6</b>	<b>202,5</b>	<b>192,0</b>	<b>204,0</b>	<b>193,5</b>	<b>211,0</b>	<b>1.340,3</b>	<b>1.313,6</b>
Dieselmotorkraftstoffe	2.443,8	2.436,6	2.846,7	2.663,6	2.846,2	2.752,9	2.871,2	19.042,4	18.505,1
Anteil Beimischung	6,7 %	6,6 %	6,9 %	6,4 %	6,6 %	6,8 %	6,8 %	6,6 %	6,9 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.449,2	2.444,3	2.853,5	2.685,5	2.861,1	2.759,1	2.887,6	19.121,5	18.545,8
Anteil Biodiesel & PÖL	6,9 %	6,9 %	7,1 %	7,2 %	7,1 %	7,0 %	7,3 %	7,0 %	7,1 %
Bioethanol ETBE a)	10,1	12,2	14,8	12,2	14,6	11,2	13,0	88,0	100,4
Bioethanol Beimischung	84,9	81,2	90,7	96,6	96,0	93,9	93,1	635,3	571,1
Bioethanol E 85	1,4	1,2	2,0	2,1	2,2	1,7	1,8	12,5	12,0
<b>Summe Bioethanol</b>	<b>96,1</b>	<b>94,4</b>	<b>107,2</b>	<b>110,5</b>	<b>112,4</b>	<b>106,4</b>	<b>107,6</b>	<b>733,7</b>	<b>681,6</b>
Ottokraftstoffe	1.488,1	1.447,3	1.597,7	1.549,3	1.582,4	1.562,1	1.579,4	10.806,3	11.217,1
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.489,3	1.448,3	1.599,3	1.551,0	1.584,3	1.563,5	1.580,9	10.816,6	11.227,1
Anteil Bioethanol c)	6,5 %	6,5 %	6,7 %	7,1 %	7,1 %	6,8 %	6,8 %	6,8 %	6,1 %

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

## UFOP: EU-Kommission stellt Verlässlichkeit der Biokraftstoffpolitik in Frage

Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) sieht in den bekannt gewordenen Vorschlägen der Generaldirektion (GD) Klimapolitik der EU-Kommission eine völlige Abkehr von einer verlässlichen, zukunftsorientierten Klima- und Biokraftstoffpolitik.

Es ist bedauerlich, dass die GD Klimapolitik trotz aller vorliegenden Fakten an ihrem Weg festhält, Aufschläge für Treibhausgasemissionen auf Biokraftstoffe einzuführen. Dies soll der Hypothese Rechnung tragen, dass beispielsweise durch den Rapsanbau für die Biodieselproduktion in der EU andernorts Flächen zum Beispiel für die Anlage von Palmölplantagen gerodet werden. Eine Ursache-Wirkungsbeziehung für diese indirekte Landnutzungsänderung (iLUC) konnte bisher nicht wissenschaftlich nachgewiesen werden, kritisiert die UFOP. Besonders betroffen von der Einführung dieser als „iLUC-Faktoren“ bezeichneten Aufschläge wäre in der EU ausgerechnet der Rapsanbau.

Hauptleidtragende wären die deutschen und europäischen Rapszeuger, also die Pioniere einer Entwicklung, die ihren Anfang mit dem Anbau auf Stilllegungsflächen Anfang der 90er Jahre nahm. Sie können ihren Raps nicht mehr über die Ölmühlen in die Biokraftstoffproduktion vermarkten. Die GD Klimapolitik ignoriert die Tatsache, dass ein wirksamer Urwaldschutz nur im Wege bilateraler Verhandlungen mit den betroffenen

Drittstaaten erreicht werden kann. Außerdem stellt sie mit ihrem Vorschlag die bisherigen internationalen Aktivitäten zur Einführung von Zertifizierungssystemen und Nachhaltigkeitsnachweisen für Biomasse- und Biokraftstoffherkünfte in Frage. Warum sollten Länder wie Brasilien, Argentinien, Malaysia oder Indonesien daran noch ein Interesse haben, hinterfragt die UFOP.

Die EU-Kommission stellt mit ihren Vorschlägen die europäischen Klima- und Umweltschutzziele infrage. Weitere Investitionen in die europäische Biokraftstoffproduktion werden ausbleiben. Diese Vorschläge drängen eine ganze Branche gezielt in den finanziellen Ruin. Das Roden in Drittstaaten wird aber weitergehen, denn es gibt weltweit noch andere Abnehmer als die EU. Die EU-Kommission übersieht, dass die Länder, die besonders im Fokus der „iLUC-Politik“ stehen, sich entsprechend im internationalen Markt neu orientieren.

Die EU-Kommission liegt falsch, wenn sie glaubt, das Rad im Bereich der Biokraftstoffpolitik ohne umweltpolitischen Flurschaden zurückdrehen zu können. Bereits drei Jahre nach Verabschiedung der Erneuerbare Energien-Richtlinie einen grundlegenden Kurswechsel vorzunehmen, ist kein Zeichen für Verlässlichkeit. Die EU-Kommission widerlegt somit mit ihrem Vorschlag ihr selbst formuliertes Ziel einer Investitionssicherheit für bereits bestehende Anlagen.

Die UFOP unterstützt deshalb mit Nachdruck weiterhin den von der Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten in die Diskussion eingebrachten Ansatz einer Bestandsschutzregelung für die deutsche und europäische Biokraftstoffproduktion auf der Basis der im Jahr 2010 verbrauchten Menge. Dieser Ansatz sieht keine Befristung vor und schafft damit zumindest eine Plattform für eine Existenzsicherung der im Wettbewerb effizientesten Biokraftstoffhersteller.

Die UFOP fordert die EU-Kommission auf, den Vorschlag der GD Klimapolitik zu überarbeiten und die Frage der „iLUC-Hypothese“ endlich auf eine wissenschaftliche Grundlage zu stellen. Die dem Vorschlag zur Einführung von „iLUC“-Faktoren zugrunde liegende Studie des IFPRI-Institutes wurde bisher keiner wissenschaftlichen Revision unterzogen. Und dass bei der Verarbeitung von Rapssaat neben dem Rapsöl mit 60% Mengenanteil auch ein hochwertiges Eiweißfuttermittel anfällt, wird weiterhin nicht angemessen in die Treibhausgasbetrachtung einbezogen. Wenn alleine in Deutschland kein Raps mehr für die Biodieselproduktion angebaut wird, müssen etwa 3 Mio. Tonnen Sojaschrot zusätzlich importiert werden – diese Landnutzungsänderung entspricht dann etwa 1,4 Mio. Hektar zusätzlichem Anbau in Südamerika.

## EU darf Energiewende durch Einführung von iLUC-Aufschlägen nicht zunichte machen

### Land- und Bioenergiewirtschaft betonen Bedeutung der Biokraftstoffe für die Energiewende – Einführung eines iLUC-Faktors keine wirksame Maßnahme gegen illegale Waldrodungen

Berlin, 5. Oktober 2012 – Auf Initiative des Bundesverbandes BioEnergie (BBE) haben zahlreiche Verbände und Organisationen eine gemeinsame Erklärung gegen den EU-Vorschlag zur Einführung so genannter „iLUC“-Faktoren veröffentlicht. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) unterstützt diese Initiative und gehört zu den Mitunterzeichnern. Die Kehrtwende der EU-Kommission in der Biokraftstoffpolitik gefährdet die bereits getätigten Investitionen im Bioenergiesektor.

Zahlreiche Verbände des Agrarbereichs und der Bioenergiewirtschaft haben als Reaktion auf die von der Generaldirektion (GD) Klimapolitik der EU-Kommission vorgelegten Pläne zur Einführung von Aufschlägen zur Berücksichtigung indirekter Landnutzungsänderungen („iLUC“-Faktoren) eine gemeinsame Erklärung verfasst. Darin wird an die politisch Verantwortlichen in Europa appelliert, die Einführung von iLUC-Faktoren zu verhindern, da dies die Energiewende zunichte machen würde. Die UFOP unterstützt die Initiative daher ausdrücklich.

Es ist bedauerlich, dass die GD Klimapolitik trotz aller vorliegenden Fakten an ihrem Weg festhält, Aufschläge für Treibhausgasemissionen auf Biokraftstoffe einzuführen. Daher muss immer wieder auf nationaler und europäischer Ebene auf die Folgen der Vorschläge der EU-Kommission hingewiesen werden:

#### • Sicherheit von Investitionen ist gefährdet

Die Einführung von iLUC-Faktoren bedroht zehntausende Arbeitsplät-

ze im Biokraftstoffsektor in Deutschland. Und dies bereits drei Jahre nach Verabschiedung der Erneuerbare Energien-Richtlinie. Die EU-Kommission widerlegt damit ihr selbst formuliertes Ziel einer Investitionssicherheit für bestehende Anlagen.

#### • Importabhängigkeit bei Eiweißfuttermitteln nimmt zu

Die Abhängigkeit der EU von Drittlandsimporten liegt bereits heute bei 13 Mio. Tonnen. Wird alleine in Deutschland kein Raps mehr für die Biodieselproduktion angebaut, müssen etwa 3 Mio. Tonnen Sojaschrot zusätzlich importiert werden. Dies entspricht etwa 1,4 Mio. Hektar zusätzlichem Anbau in Südamerika.

#### • Biodiversität und Fruchtfolgegestaltung werden eingeschränkt

Fällt der wichtigste Verwertungsweg für Rapsöl weg – die Verarbeitung zu Biodiesel und Pflanzenölkraftstoffen –, ist die Wirtschaftlichkeit des Rapsanbaus infrage gestellt. Eine Anbau-einschränkung steht aber im direkten Widerspruch zu den Überlegungen der EU-Kommission für mehr Biodiversität und zur Fruchtfolgegestaltung im Rahmen der Diskussion um die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP).

#### • Marktverzerrungen durch Mehrfachanrechnung

Eine Mehrfachanrechnung von Rest- und Abfallstoffen in Biokraftstoffen führt zu Marktverwerfungen bei Reststoffen, die in der Landwirtschaft dringend benötigt werden. Letztlich steigt der Verbrauch von fossilem



Bundesverband BioEnergie e.V.

### EU darf Energiewende nicht zunichte machen - Bioenergie und Biokraftstoffe werden gebraucht!

Gemeinsame Erklärung der Land- und Bioenergiewirtschaft

Die Pläne der Europäischen Kommission für eine Änderung der Erneuerbare Energien Richtlinie und der Kraftstoffqualitätsrichtlinie stellen eine verantwortungslose Kehrtwende dar. Durch den geplanten faktischen Stopp der Nutzung von Biokraftstoffen und Bioenergie aus nachwachsenden Rohstoffen würde der Umstieg auf eine Versorgung mit Erneuerbaren Energien blockiert. Bioenergie ist aufgrund ihrer Speicherbarkeit ein zentrales Element für eine verlässliche Bereitstellung von Strom, Wärme und Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen.

Deshalb fordern die unterzeichnenden Verbände und Organisationen von EU-Kommission, Rat und Parlament:

- **Festhalten an der Strategie der „Dekarbonisierung“**, das heißt Senkung von Treibhausgasen aus fossiler Energie durch den Einsatz von Biokraftstoffen und Bioenergie. Dies bedeutet einen starken Anreiz zur weiteren Treibhausgasoptimierung der Bioenergie. Dabei bekennt sich die Branche ausdrücklich dazu, dass die Herkunft der Biomasse aus nachhaltiger Erzeugung gesichert sein muss. Das muss gerade auch bei Importen gelten.
- **Ablehnung eines iLUC-Faktors** (Emissionsfaktor für indirekte Landnutzungsänderungen in Drittländern, z.B. Regenwaldrodung) als Zuschlag auf die hiesige Landnutzung. Um indirekte Klimabelastungen durch illegale Waldrodungen etc. wirksam zu verhindern, sind nationale Schutzmaßnahmen in den Drittländern bzw. internationale Abkommen über nachhaltige Biomasse-Importe erforderlich.
- **Keine Benachteiligung „konventioneller Biokraftstoffe“** auf Basis nachwachsender Rohstoffe. Es darf keine überzogene Bevorteilung von Rest- und Abfallstoffen durch eine doppelte oder gar vierfache Anrechnung geben. Die Mehrfachanrechnung würde letztlich zu einem vermehrten Verbrauch von fossilem Erdöl führen, weil der mengenmäßige Einsatz von Biokraftstoffen hierdurch stark eingeschränkt wird.

Die unterzeichnenden Verbände und Organisationen bekennen sich zu einem Vorrang der Nahrungsmittelherstellung („Food First“) in der Land- und Agrarwirtschaft. Bei Biokraftstoffen wie Biodiesel aus Raps und Bioethanol aus Zuckerrüben bzw. Getreide ist dies gewährleistet, da diese Biokraftstoffe im Verbund mit wertvollen Futter- und Lebensmitteln erzeugt werden. „Teller oder Tank“ ist in Europa ein medialer Konflikt, kein realer.

1

Erdöl. Denn mengenmäßig wird der Einsatz von Biokraftstoffen durch die Mehrfachanrechnung verringert.

Die UFOP fordert die EU-Kommission erneut auf, den Vorschlag der GD Klimapolitik zu überarbeiten und die Frage der „iLUC-Hypothese“ auf eine wissenschaftliche Grundlage zu stellen. Die dem Vorschlag zur Einführung von „iLUC“-Faktoren zugrunde liegende Studie des IFPRI-Institutes muss endlich einer wissenschaftlichen Revision unterzogen werden.

Die gemeinsame Erklärung kann unter [www.ufop.de](http://www.ufop.de) abgerufen werden.

## BDB<sup>e</sup>: Deutsche Bioethanolwirtschaft vermisst konstruktive Lösung bei EU-Beratungen über Biokraftstoffe

Gegenwärtig wird in Brüssel auf Kabinetts-ebene der beteiligten EU-Generaldirektionen über neue Auflagen für Biokraftstoffe beraten. Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB<sup>e</sup>) teilt mit, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen keine konstruktive Lösung für die europäische Energie- und Klimaschutzpolitik sein können.

Im Mittelpunkt der aktuellen Beratungen in Brüssel steht dem Vernehmen nach ein Maßnahmenpaket, welches teilweise aus den Ergebnissen eines Berichts des International Food Policy Research Institute (IFPRI) vom vergangenen Jahr abgeleitet wird:

1. So sollen sogenannte iLUC-Werte in die Treibhausgas-Bilanzierung von Biokraftstoffen aus pflanzlichen Ölen, Zucker sowie Stärke einbezogen werden. (iLUC steht für indirect Land Use Change, d.h. indirekte Landnutzungsänderungen.) Jedoch sind direkte Maßnahmen gegen Landnutzungsänderungen wie die Regenwaldrodung zur

Palmölproduktion in Indonesien nicht vorgesehen.

2. Die erforderliche Treibhausgasminderung soll für alle Biokraftstoffe von gegenwärtig 35 Prozent auf mindestens 50 bzw. 60 Prozent aus neuen Produktionsanlagen steigen. Außerdem soll von dem Mindestanteil in Höhe von 10 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr die Hälfte mit Biokraftstoffen aus Abfall, Reststoffen, Zellulose und Algen erfüllt werden. Diese Biokraftstoffe sollen bis zu vierfach auf die Erfüllung des Mindestanteils angerechnet werden.

Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB<sup>e</sup>: „Die deutsche Bioethanolwirtschaft lehnt iLUC-Werte für europäische Biokraftstoffe strikt ab und warnt davor, gesetzliche Änderungen auf den IFPRI-Bericht zu stützen. Dieser kann nicht als Grundlage für gesetzliche Maßnahmen in Betracht kommen.“ (Die deutsche Bioethanolwirtschaft wies im vergangenen Jahr auf die gravierenden Defizite der Studie hin.)

Anstelle von iLUC-Werten für europäische Biokraftstoffe fordert der BDB<sup>e</sup> wirksame

Schutzmaßnahmen gegen Regenwaldrodung in den betroffenen Regionen Südamerika und Südostasien. Verschärfte Auflagen für Biokraftstoffe aus europäischer Biomasse können den Regenwald nicht schützen. Der Vorschlag, die Hälfte der erneuerbaren Energie im Verkehr mit Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen zu leisten, ist aus Sicht des BDB<sup>e</sup> gegenwärtig unrealistisch, weil diese in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung stehen werden.

Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDB<sup>e</sup>: „Anstelle einer vierfachen Anrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen fordern wir eine wirksame und wettbewerbsneutrale Förderung. Dies kann durch einen zusätzlichen und spezifischen Mindestanteil für solche Biokraftstoffe erreicht werden. Diese Abfälle und Reststoffe, wie zum Beispiel Stroh für Bioethanol, müssen in einer abschließenden Positivliste zur Klarstellung eindeutig gesetzlich definiert werden. Damit würden die Ziele der Erneuerbare-Energien-Richtlinie noch wirksamer als bisher unterstützt.“

## VDB: Biokraftstoffindustrie: EU-Vorschlag ist Schlag gegen deutsche Energiewende

„Der heute bekanntgewordene Vorschlag der Europäischen Kommission zur Gesetzgebung für Biokraftstoffe wäre ein herber Rückschlag für die deutsche Energiewende im Verkehrsbereich“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Er forderte die Bundesregierung auf, gegen die von der Kommission vorgesehenen Änderungen aktiv zu werden. Die Vorschläge bedeuten eine Abkehr von der bisherigen deutschen und europäischen Biokraftstoffpolitik, denn in Europa sollen nun deutlich weniger Biodiesel und Bioethanol eingesetzt werden als bisher geplant. „Die Kommission verfolgt eine widersprüchliche und sachlich verfehlte Industriepolitik, denn durch ihre Gesetzgebung würden nun Produktionsanlagen stillgelegt, die nur gebaut wurden, um die Ziele der Europäischen Union für mehr Erneuerbare Energien im Verkehrsbereich zu erreichen“, sagte Baumann. Die Kommission hat nach Anga-

ben der Nachrichtenagentur Reuters einen Vorschlag vorgelegt, wonach die Nutzung von Biokraftstoffen der so genannten ersten Generation bis zum Jahr 2020 auf fünf Prozent der im Verkehrsbereich genutzten Energie beschränkt sein sollte – bisher waren etwa acht Prozent vorgesehen.

Die von der Kommission geplanten Maßnahmen gegen so genannte indirekte Landnutzungsänderungen (iLUC) seien völlig ungeeignet, das Problem der Abholzung von Regenwäldern in den Griff zu bekommen. Denn für Biodiesel und Bioethanol gebe es bereits eine gesetzliche Regelung, wonach Agrarrohstoffe für Biokraftstoff nicht von ehemaligen Regenwaldflächen kommen dürfen. „Der EU-Kommission fehlen Einsicht und Mut, die strengen Nachhaltigkeitskriterien flächendeckend auch für den Nahrungs- und Futtermittelanbau einzuführen. Die willkürliche Kürzung bei Biokraftstoffen rettet keinen einzigen Hek-

tar Regenwald“, sagte Baumann. „Auch für die Mineralölindustrie müssen gesetzliche Vorgaben zur Nachhaltigkeit gelten. Wer Ölbohrungen in der Antarktis, der Tiefsee und anderen Schutzgebieten zu Recht ablehnt, muss neben der Effizienz auch nachhaltige Biokraftstoffe fördern“, sagte Baumann.

In Deutschland ist die Mineralölindustrie verpflichtet, einen Anteil von 6,25 Prozent des von ihr verkauften Kraftstoffs als Biokraftstoff abzusetzen. In der Praxis ist diese Quote flexibel, denn wenn ein Konzern im Vorjahr mehr Biodiesel oder Ethanol verkaufte, kann er sich diese Menge im Folgejahr anrechnen lassen. Deshalb wurden im Jahr 2011 lediglich 5,7 Prozent Biokraftstoffe abgesetzt, die Quote aber gleichwohl erfüllt. Davon entfielen etwa 1,2 Millionen Tonnen auf Bioethanol und 2,43 Millionen Tonnen auf Biodiesel.

## Biokraftstoffbericht ist nachbesserungsbedürftig

Zu diesem Ergebnis kommt die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) nach Auswertung des Biokraftstoffberichts der Bundesregierung. Dem Bericht zufolge wurden erhebliche Biodieselmengen aus dem Jahr 2010 im Wege der Nachversteuerung auf das Quotenjahr 2011 angerechnet und werden als eine Ursache für den Rückgang der inländischen Biodieselnachfrage angeführt. Der Bericht der Bundesregierung ist aus Sicht der UFOP an dieser Stelle nachbesserungsbedürftig, weil die Bundesregierung die tatsächlich nachversteuerten Mengen nicht benennt.

Die UFOP schließt hieraus, dass sich der Quotenhandel einerseits in der Branche etabliert hat und andererseits offensichtlich ein Steuerausfall hierdurch bedingt vernachlässigbar ist bzw. nicht entsteht. Es wird im Bericht – offen-

sichtlich zur „Abschreckung“ – lediglich an den Steuerausfall im Jahr 2006 in Höhe von 2 Mrd. EUR erinnert. Der Quotenhandel wird, so die Befürchtung der UFOP, ab 2013 mit dem Auslaufen der Steuerbegünstigung für Biodiesel und Pflanzenöl zum Erliegen kommen. Die Fortführung der Steuerbegünstigung in Verbindung mit dem Quotenhandel, dies bestätigt der Bericht grundsätzlich, ist eine geeignete Maßnahme, um den Reinkraftstoffmarkt wieder zu beleben. Dies hatte die Regierungskoalition zu Beginn der Legislaturperiode angekündigt.

Die maximal handelbare Quotenmenge wäre ein Ergebnis der Preisvolatilität beim Dieselmotorkraftstoff, denn nur im Falle eines Preisvorteils zu Gunsten von Biodiesel ist die Reinkraftstoffvermarktung ökonomisch sinnvoll. Die Gefahr eines erheblichen Steuerausfalls besteht

demnach nicht, stellt die UFOP fest. Die Bundesregierung bestätigt in ihrem Bericht erneut eine Unterkompensation bei Biodiesel für das Jahr 2011 in Höhe von etwa 10 Cent je Liter. Sie sieht jedoch keinen Handlungsbedarf zur Anpassung der steuerlichen Förderung, wengleich der Bericht überdies eine erhebliche Unterlastung der nationalen Produktionskapazität ausweist.

Für das Berichtsjahr wird erstmals Hydriertes Pflanzenöl (HVO) mit einer Menge von 200.000 Tonnen ausgewiesen, das auf die Diesel- bzw. Gesamtquote angerechnet wird. Die UFOP fordert, dass im Rahmen der monatlichen Berichterstattung durch die zuständigen Stellen, auch HVO für eine sachgerechte Einschätzung der Quotenerfüllung gesondert in den amtlichen monatlichen Statistiken ausgewiesen wird.

## Fachseminar zur Neuausrichtung der EU-Förderpolitik bei Biokraftstoffen und zu aktuellen ordnungsrechtlichen Fragen

Die jetzt bekannt gewordenen Vorschläge der Generaldirektion „Klimapolitik“ zur Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie sowie der Kraftstoffqualitätsrichtlinie stellen die Biokraftstoffbranche vor richtungsweisende Herausforderungen. Nicht weniger betroffen sind Landwirte und der Erfassungshandel. Diese und weitere Themen stehen im Mittelpunkt des von der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) und der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM) angebotenen Seminars am 29. Oktober 2012 in Berlin.

Zu Beginn des Seminars werden die Vorschläge der EU-Kommission erläutert und deren Konsequenzen diskutiert. In weiteren Vorträgen wird die Entwicklung an den internationalen Biodiesel- sowie Pflanzenöl- und Ölsaatenmärkten beleuchtet. Im Lichte der Tank/Teller-

Diskussion wird die Frage nach einer ausreichenden Marktverfügbarkeit der erforderlichen Rohstoffmengen gestellt.

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie sieht vor, dass Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen doppelt auf die Quotenverpflichtung angerechnet werden. Die nationale Umsetzung von Regelungen zur Vermeidung von Umgehungstatbeständen ist eine wettbewerbsbestimmende Herausforderung, die sowohl die Biokraftstoffwirtschaft, als auch die zuständigen Behörden, vor neue Herausforderungen stellt. Im Rahmen des Seminars werden auch die Änderungen der 36. BImSchV sowie die notwendigen Anforderungen an die Dokumentation aus Sicht der Biodieselindustrie erörtert.

Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die Kommissionsvorschläge müssen auch die Zertifizierungssysteme den An-

passungsbedarf erkennen und umsetzen. Die aktuellen und zukünftigen Anforderungen an die Zertifizierungs- und Dokumentationssysteme, die wie REDcert eine EU-Zulassung erhalten haben, stehen im Zusammenhang mit der Biokraftstoffnachhaltigkeits-Verordnung im Mittelpunkt des zweiten Teils des Seminars.

Folgende Referenten setzen mit ihren Vorträgen die inhaltlichen Schwerpunkte: Stephan Arens, Geschäftsführer UFOP, Klaus Keller, Marktanalyst Biokraftstoffe F.O.Licht, Wienke von Schenck, Agrarmarkt Informations-GmbH (AMI), Elmar Baumann, Geschäftsführer VDB, Dr. Matthias Nickel, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) und Peter Jürgens, Geschäftsführer REDcert GmbH.

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Veranstaltungsseite [www.agqm-biodiesel.de/ufop-agqm-fachseminar1](http://www.agqm-biodiesel.de/ufop-agqm-fachseminar1)

## Shell-Studie sieht großes Potential für Biokraftstoffe

Allein in Deutschland könnten heimische Biokraftstoffe bis 2030 rund 20%, bis 2050 sogar 70% des – bis dahin stark gesenkten – Kraftstoffbedarfes abdecken. Voraussetzung dabei ist jedoch, dass die Nachhaltigkeit der Rohstoffbereitstellung gewährleistet ist, die Produktionskosten fortschrittlicher Biokraftstoffe gesenkt werden und die Biokraftstoffe mit den jeweiligen Verkehrsträgern kompatibel sind.

Zu diesem Ergebnis kommt die 1. Shell Biokraftstoff-Studie mit dem Titel „Nach Super E10: Welche Rolle für Biokraftstoffe?“, die Shell zusammen mit dem Internationalen Institut für Nachhaltigkeitsanalysen und -strategien (IINAS) und dem Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (ifeu) erarbeitet hat.

Biokraftstoffe sind heute die wichtigste alternative Energiequelle im Verkehr – ihr Anteil am Kraftstoffverbrauch liegt in Deutschland bei 5,6%, in Europa bei 4,5% sowie gut 2% weltweit. „Nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe können und werden im Energiemix der Zukunft eine wichtige Rolle spielen,“ sagte Dr. Jörg Adolf, Chefvolkswirt von Shell in Deutschland.

Biokraftstoffe werden bis 2020 den überwiegenden Beitrag leisten, um das bestehende EU-Ziel von 10% erneuerbarer Energien im Straßenverkehr zu erfüllen. Dies gilt auch, sollte die EU den Einsatz von Biokraftstoffen der 1. Generation auf 5% beschränken. In sehr ambitionierten Klimaschutzszenarien könnten bis 2030 gut 20%, und bis 2050 sogar 70% eines bis dahin deutlich reduzierten Kraftstoffbedarfs aller Verkehrsträger in Deutschland nachhaltig und ohne Nutzungskonkurrenzen oder zusätzliche Importe gedeckt werden.

Das bedeutet, dass Biokraftstoffe entweder aus Reststoffen oder aus der Produktion auf langfristig frei gewordenen Flächen stammen, sich nicht negativ auf die Artenvielfalt auswirken, nicht den Selbstversorgungsgrad Deutschlands bei Nahrungsmitteln verringern und kein Wiesen- oder Weideland umgewandelt wird. Weltweit könnte sich der Biokraftstoffbedarf von heute (2010) bis 2050 gar verzehnfachen.

Biokraftstoffe werden derzeit noch überwiegend aus Pflanzen hergestellt, die auch zur Nahrungs- und Futtermittelproduktion beitragen. Von der weltweiten Agrarproduktion werden jedoch 74% für Futtermittel, 18% für Nahrungsmittel und nur jeweils rund 4% für Bioenergie beziehungsweise stoffliche Zwecke eingesetzt. „Nutzungskonkurrenzen können durch Prioritäten bei der Bioenergie und Biomassenutzung und durch neue fortschrittliche Biokraftstoffe gelöst werden,“ sagte Uwe Fritsche, wissenschaftlicher Leiter vom IINAS. Solche Biokraftstoffe der 2. Generation sind grundsätzlich bereits entwickelt.

Sie werden allerdings noch fast ausschließlich in kleinem Maßstab produziert und sind deutlich teurer als herkömmliche Kraftstoffe. Ohne zusätzliche Förderung sind sie nicht marktfähig. Mehr als 99% aller heute verwendeten Biokraftstoffe sind daher noch Biokraftstoffe der 1. Generation. Bislang müssen Biokraftstoffe nur in der EU strenge Nachhaltigkeitskriterien (gemäß EU-Erneuerbare Energien-Richtlinie) erfüllen. Dazu gehören vor allem Treibhausgaseinsparungen und der Schutz von Artenvielfalt.

„Die heutige EU-Nachhaltigkeitszertifizierung ist ein wichtiger Schritt, Nachhaltigkeit umzusetzen“, sagte Horst Fehrenbach, ifeu-Nachhaltigkeitsexperte. Langfristig müssten die Nachhaltigkeitskriterien und -standards noch weiterentwickelt und jenseits von Biokraftstoffen auf feste Biomasse und schließlich auf alle Biomasseanwendungen wie Nahrungs- und Futtermittel oder Kosmetika ausgeweitet werden, führte Fehrenbach aus.

Der Straßenverkehr, insbesondere Pkw und Lkw, ist heute der größte Endenergieverbraucher im Verkehrssektor und Vorreiter bei der Verwendung von Biokraftstoffen. Langfristig werden vor allem schwere Lkw, Flugzeuge und Schiffe weiterhin auf flüssige Treibstoffe angewiesen sein. In ambitionierten Klimaschutzszenarien steigt der gemeinsame Anteil von Lkw und Flugzeug am gesamten deutschen Treibstoffverbrauch von heute (2010) gut 40% auf fast 56% in 2050. Im Straßengüterverkehr sowie in der Luftfahrt könnten Biokraftstoffe

daher eine wichtige Ergänzungs- und Versorgungsfunktion übernehmen.

Höhere Beimischungen als die bis zu 10% Bioethanol im Ottokraftstoff beziehungsweise bis zu 7% Biodiesel im Diesel stoßen im derzeitigen Fahrzeugbestand auf Grenzen. Mittelfristig bedarf es daher möglichst nahtlos einsetzbarer Biokraftstoffe, die nahezu unbegrenzt beigemischt werden können. Biogene Kraftstoffe werden insbesondere für den Dieselpbereich benötigt, denn in Europa ist Diesel relativ knapp, und die Nachfrage nach Dieselpkraftstoffen und ähnlichen Produkten (wie Kerosin und Marinediesel) steigt weiter.

Voraussetzung für den weiteren Ausbau von Biokraftstoffen ist es, ihre biogene Rohstoffbasis auf andere als Nahrungs- und Futtermittelpflanzen zu stützen, zum Beispiel auf Rest- oder Abfallstoffe, auf fre werdende Äcker bzw. landwirtschaftlich wenig produktive Grenzflächen. Zudem müsse die Treibhausgasbilanz vollständig sein, also auch Emissionen aus indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC) einbeziehen. Das Langfristziel laute, „nachhaltige Biokraftstoffe der 2. Generation für all die Verkehrsträger verfügbar zu machen, die auf flüssige Kraftstoffe angewiesen bleiben,“ sagte Biokraftstoffexperte Uwe Fritsche.

Die bisherigen Anreize reichten jedoch nicht aus, die erforderlichen umfangreichen und strategischen Investitionen für die großtechnische Anwendung von Biokraftstoffen der 2. Generation zu mobilisieren. „Daher ist ein zehnjähriges europäisches Markteinführungsprogramm für Biokraftstoffe der zweiten Generation aufzustellen“, forderte Fritsche.

Zur Verbesserung der Akzeptanz von Biokraftstoffen empfehlen die Forscher ferner, nahtlos verwendbare Biokraftstoffe zu entwickeln und ihre jeweilige Herkunft sowie die Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien konsequent zu veröffentlichen. Auch sollten die europäischen Biokraftstoffregelungen auf Basis aktueller Erfahrungen „nachjustiert“ werden; schließlich sei mit der Nachhaltigkeitsregulierung von Biokraftstoffen Neuland betreten worden.