

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Ölsaatenkurse rutschen ab, Rekordernte an US-Soja prognostiziert, Rapsernte in Deutschland läuft an
- Kaum noch Umsätze am Kassamarkt, Erzeuger von schwachen Preisen enttäuscht, Verarbeiter beklagen teils schwache Margen

Ölschrote und Presskuchen

- Nachfrage nach Ölschroten lebt sporadisch auf, Preise teils stark zurückgegangen
- Rapsschrotpreise auf 8-Monatstief

Pflanzenöle

- Pflanzenölpreise geben nach, keine Unterstützung mehr vom Rohölmarkt
- Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl schwächer, kaum Nachfrage

Biokraftstoffe

- Starker Anstieg der Kraftstoffpreise nach Irak-Krise wieder vorüber
- Biodieselnachfrage im April 2014 auf 8-Monatshoch

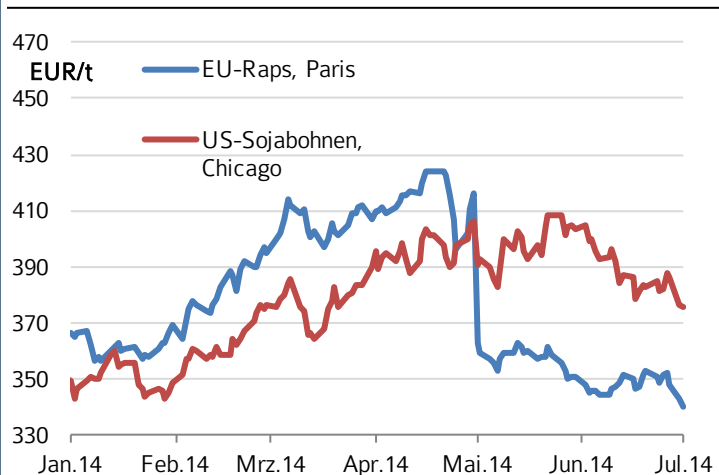
Preistendenzen

Mittelwerte	27.KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	336,42	341,32	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	329,00	378,00	↘
Rapsöl	665,00	725,00	↘
Rapsschrot	205,00	209,00	↘
Rapspresskuchen*	280,28	283,21	↘
Paris Rapskurs	340,25	349,00	↘
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	119,58	121,64	↘
Rapsölkraftstoff*	143,40	139,47	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Bioheizöl	89,12	90,52	↘
Diesel	138,44	139,03	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	105,34	106,03	↘

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

Grafik der Woche

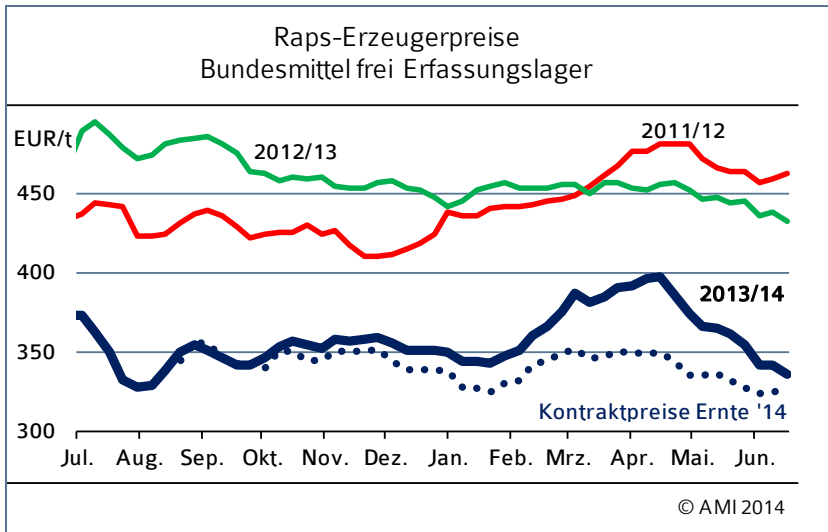
Terminmarkt Schlusskurse Ölsaaten



Quelle: CME, NYSE, AMI

Anmerkung: US-Kurs umgerechnet

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 02.07.2014, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2013 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	329	205	665	636
Vorwoche	378	209	725	648

Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

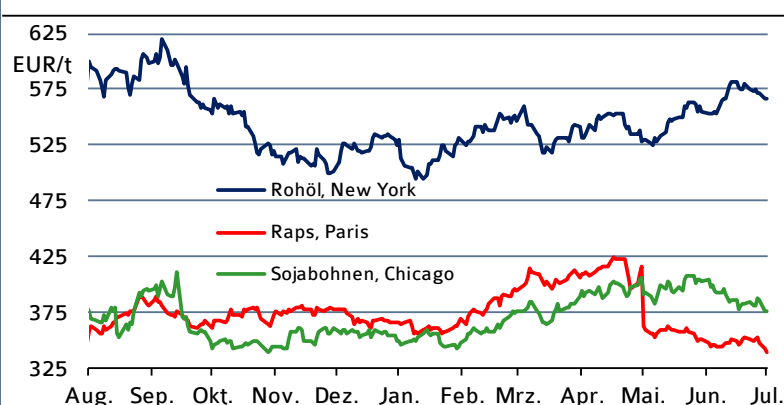
ab Ölmühle/Station in EUR/t (von Ölmühlen/Handel am 24.06.2014)

Monats- produktion	Presskuchen		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	270-280	265-280	84,00	86,67	143,40
> 100 t	265-295	270-300	VM: 87,53	88,07	139,47

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern

Quelle: AMI

Internationale Terminkurse



Quelle: NYSE, CME

© AMI 2014

Raps

Die Aussicht auf umfangreiche Raps- und Sojaernten in den kommenden Monaten setzten die Terminkurse und damit auch die Kassapreise stark unter Druck. Das bremst die Umsätze.

Rapsöl

Preisrallye nach Mineralölanstieg wieder beendet. Schwache Nachfrage, sinkende Rohstoffpreise und rückläufiger Rohölkurs drücken massiv auf Rapsölpreise.

Rapspresskuchen

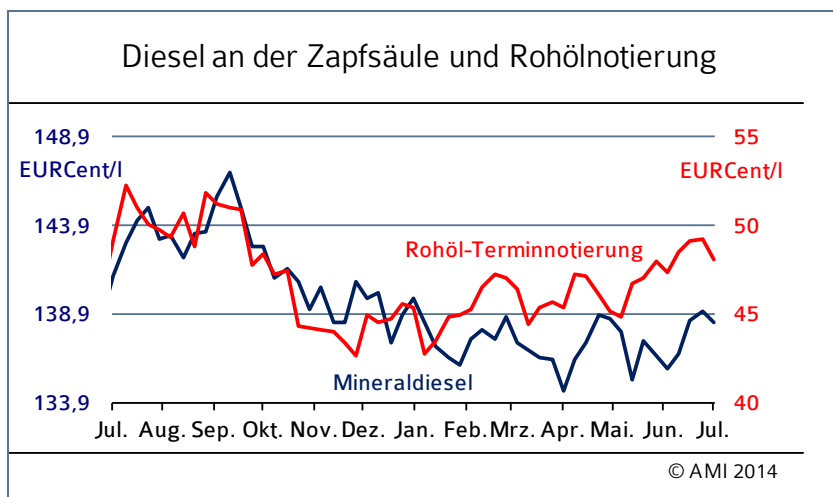
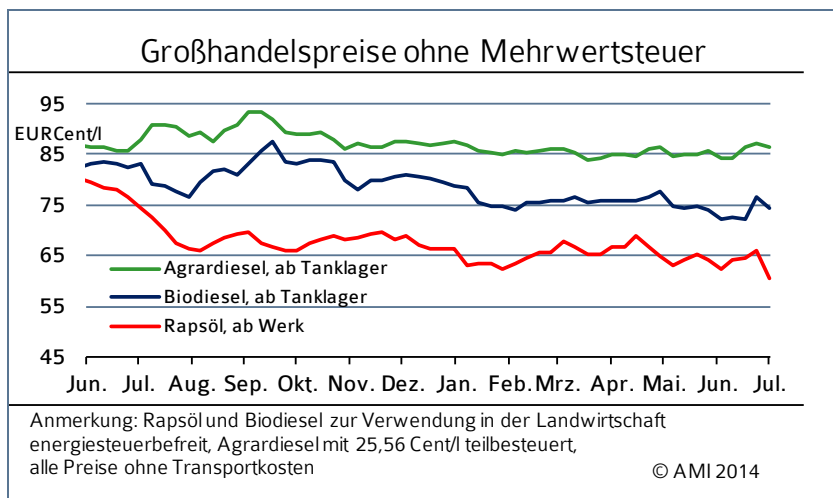
Die Forderungen der dezentralen Ölmühlen für Rapspresskuchen wurden im Juni 2014 zurückgenommen. Einige Anbieter reduzierten ihr Angebot um bis zu 10 EUR/t. Im Schnitt wurden 280 EUR/t verlangt, 3 EUR/t weniger als im Vormonat. Auf Großhandelsebene sind die Presskuchenpreise zuletzt ebenfalls abgerutscht. Während Ende Mai fob Mühle in Nordostdeutschland im Schnitt noch 276 EUR/t gefordert wurden, waren es Ende Juni 261 EUR/t. Damit hat sich auch der Abstand zu Partien der neuen Saison verringert, die mit 228 EUR/t rund 33 EUR/t günstiger und damit fast auf Vorjahresniveau offeriert wurden.

Kaltgepresstes Rapsöl

Im Zuge der schwachen Nachfrage und der insgesamt rückläufigen Pflanzenölpreise wurden im Juni 2014 die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl zurückgenommen. Mit 85 Cent/l waren sie 2,5 Cent/l niedriger als noch im Mai 2014. Nicht immer können dabei für DIN 51605-Ware Aufgelder erzielt werden. Für rohes Rapsöl der Extraktionsmühlen gaben die Forderungen seit Ende Mai von 64,29 um knapp 4 Cent/l auf zuletzt 60,38 Cent/l nach. Damit sind die Forderungen so niedrig wie zuletzt im März 2010.

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

Biodiesel/min Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2014
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	kumuliert	
	2014	2014	2014	2014	2014	2013
Biodiesel Beimischung	164,9	170,6	176,4	198,7	715,4	642,8
Biodiesel Reinkraftstoff b)	0,2	0,2	0,1	0,2	0,8	20,8
Summe Biodiesel	165,0	170,8	176,5	198,9	716,1	663,7
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,1	0,1	-0,2	0,1	0,3
Summe Biodies. & PÖL	165,1	171,0	176,7	198,7	716,3	663,9
Dieselmotorkraftstoffe	2.713,2	2.645,7	3.027,3	2.974,6	11.333,4	10.812,7
Anteil Beimischung	6,1 %	6,4 %	5,8 %	6,7 %	6,3 %	5,9 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.713,4	2.646,0	3.027,6	2.974,7	11.334,3	10.833,8
Anteil Biodiesel & PÖL	6,1 %	6,5 %	5,8 %	6,7 %	6,3 %	6,1 %
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	10,7	13,2	45,1	53,4
Bioethanol Beimischung	82,5	72,9	74,9	93,7	325,2	314,1
Bioethanol E 85	0,8	0,6	0,9	1,0	3,4	4,7
Summe Bioethanol	93,9	83,8	86,4	107,8	373,0	371,3
Ottokraftstoffe	1.427,7	1.364,9	1.564,1	1.533,9	5.890,9	5.768,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.428,3	1.365,5	1.564,8	1.534,7	5.893,6	5.772,0
Anteil Bioethanol c)	6,6 %	6,1 %	5,5 %	7,0 %	6,3 %	6,4 %

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

Großhandelspreise

Die aufgrund des politischen Konflikts im Irak gestiegenen Rohölpreise tendierten zuletzt wieder schwächer und sorgten damit für Druck auf die Kraftstoff- und Pflanzenölpreise. Die Nachfrage nach Biodiesel ist derzeit gering, da Händler auf weitere Preissenkungen mit dem Start der neuen Saison hoffen.

Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen und auch die Dieselpreise an deutschen Tankstellen erreichten Mitte Juni 2014 in Folge der Irak-Krise ein Halbjahreshoch. Die Politik verliert jedoch bereits wieder an Marktwirkung, während die regionalen Sommerferien in Deutschland an den Tankstellenpreistafeln sichtbar werden.

Verbrauch

Der Verbrauch von Biodiesel zur Beimischung hat im April 2014 gegenüber Vormonat kräftig zugelegt. Diese eigentlich saisonübliche Entwicklung wurde zuletzt 2011 verzeichnet. Mit knapp 199.000 t wurde im April 2014 rund 1 % mehr nachgefragt als im März 2014 und knapp ein Fünftel mehr als im Vorjahresmonat. Biodiesel zur Verwendung als Reinkraftstoff ist zwar auch etwas mehr als im Vormonat verbraucht worden, bleibt mit 200 t aber auf verschwindend geringem Niveau. Im Gegensatz zu Biodiesel ist die Nachfrage nach Diesel leicht zurückgegangen und damit sogar unter das Volumen des Vorjahresmonats gerutscht. Der Anteil von Biodiesel und Pflanzenöl an der Beimischung ist gegenüber März 2014 daher gestiegen, gerundet um fast 1 Prozentpunkt. Der Verbrauch an reinem Pflanzenöl ist weiterhin vernachlässigbar gering. Im April 2014 kam es zu einem negativen Verbrauch aufgrund von Korrekturen der Vormonatsumengen. Bioethanol wurde indes deutlich stärker nachgefragt als im Vormonat und Vorjahresmonat. Gegenüber April beträgt das Plus fast 20 %. Den Großhandelspreisen hat das allerdings keinen Auftrieb gegeben. So kostete Bioethanol im April 2014, inkl. Energiesteuer, rund 115 Cent je Liter und damit etwa 1 Cent weniger als im März. In den Folgemonaten Mai und Juni 2014 ging es preislich noch etwas weiter bergab.

Schlaglichter

UFOP: Bewertung zum Beschluss des EU-Energieministerrates

Die UFOP begrüßt ausdrücklich die Festlegung einer Kappungsgrenze in Höhe von 7 % (energetisch) für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse. Jedoch ist mit dem Zieljahr 2020 eine vergleichsweise kurze Frist gesetzt, die keinesfalls den Anspruch an einen Investitions- bzw. Bestandsschutz für bestehende Biokraftstoffanlagen erfüllt. Insofern bleibt zu hoffen, dass die an der gemeinsamen Erklärung beteiligten Mitgliedsstaaten sich nicht nur ultimativ für diese Kappungsgrenze bis 2020, sondern in den weiteren Beratungen im Rahmen des Trilog-Verfahrens auch für die Berücksichtigung der Biokraftstoffe der ersten Generation in dem Energie- und Klimapakett 2020 bis 2030 der EU-Kommission einsetzen werden. Kategorisch lehnt die UFOP die Einführung von iLUC-Faktoren, auch im Rahmen einer Berichterstattungspflicht und unter dem weiteren Vorbehalt einer Revisionsklausel, ab. Es macht wenig Sinn im Rahmen einer gesetzlichen Regelung iLUC-Faktoren im Wege einer Berichterstattung indirekt einzuführen und gleichzeitig

festzustellen, dass nach wie vor ein erheblicher wissenschaftlicher Forschungsbedarf besteht. Die erforderliche Forschungsbegleitung kann auch außerhalb dieser Richtlinien sichergestellt werden. Vielmehr sollte die Kommission bzw. auch die Mitgliedstaaten einen sachgerechten Diskurs über die Frage der indirekten Landnutzungsänderungen auf den Weg bringen, denn die wissenschaftliche Meinungsbildung ist nach wie vor sehr kontrovers, wobei sich auch die Experten grundsätzlich einig sind, dass mit der Einführung von iLUC-Faktoren kein Beitrag zum Biotopschutz in Drittstaaten geleistet werden kann (Umgehungstatbestände), betont der Verband. Weiterhin mit Nachdruck lehnt die UFOP die Mehrfachanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Stroh für die Anrechnung auf das 10-Prozentziel in 2020 strikt ab. Ein Schönrechnen der Zielerfüllung widerspricht den Klimaschutzzielen der Europäischen Union, weil zum einen die Vorteilhaftigkeit dieser Biokraftstoffe in Bezug auf die Klimabilanz auch von wissenschaft-

lichen Experten in Frage gestellt wird und zum anderen de facto der physische Bedarf an fossilen Kraftstoffen entsprechend steigt. Die Festsetzung von gesonderten Faktoren in Höhe von 2,5 bzw. 5 bei der Verwendung von erneuerbarem Strom im Schienen- bzw. Straßenverkehr ist in dieser Höhe nicht nachvollziehbar. Das Kompromisspapier enthält hierzu keine sachliche Begründung. Begrüßt wird, dass die Verwendung von Reststoffen aus der Landwirtschaft, wie z. B. Stroh, nicht durch Unterziele angereizt wird, die in ihrer Höhe (Kommissionsvorschlag 2,5 %) ohnehin nicht erfüllbar sind. Technologien bzw. Investoren stehen nicht bereit. Im Gegenteil, solange im TRILOG-Verfahren nicht erkennbar ist, dass die erste Generation Biokraftstoffe auch nach 2020 keine Perspektive hat, kann nicht erwartet werden, dass der Biokraftstoffsektor umgehend in die 2. Generation investiert. Damit läuft die Dekarbonisierung über die Einführung erneuerbarer Biokraftstoffe im Verkehrsbereich ins Leere, stellt die UFOP fest.

BDBe: Energieministerrat ignoriert Forderungen des europäischen Parlaments

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) teilt mit, dass der EU-Energieministerrat am 13. Juni 2014 die Chancen für einen Kompromiss mit dem Europäischen Parlament (EP) über eine tragfähige Reform der EU-Biokraftstoffpolitik verschlechtert hat. Die vom EP angesichts weiter steigender Treibhausgasemissionen des Verkehrs geforderte Verschärfung und Fortschreibung der Pflicht, die Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen (Treibhausgasquote) über das Jahr 2020 hinaus zu senken, wurde nicht beschlossen. Die für Biokraftstoffe aus Reststoffen und Abfällen vorgesehene Mindestquote von nur 0,5 % ist aus Sicht des BDBe völlig unzureichend und nicht einmal für alle Mitgliedstaaten obligatorisch. Nachdem im vergangenen Dezember ein Kompromissvorschlag der litauischen Ratspräsidentschaft gescheitert war, hatte nun die griechische Ratspräsi-

dentenschaft einen neuen Vorschlag formuliert, der als wesentlichen Unterschied einen für die Mitgliedstaaten freiwilligen Mindestanteil von Biokraftstoffen der sogenannten zweiten Generation von nur 0,5 % Anteil in den 10 % erneuerbaren Energien im Verkehr vorsieht. Der BDBe hatte dies als eine ungenügende Förderung innovativer und kostenträchtiger Technologien gewertet und einen verpflichtenden Anteil von mindestens 1 % für alle EU-Mitgliedstaaten gefordert. Der BDBe kritisiert das Beratungsergebnis des EU-Energieministerrates in mehrfacher Hinsicht: Die nun vom EU-Energieministerrat empfohlenen Biokraftstoffziele von 7 % für marktetaillierte Biokraftstoffe und nur 0,5 % für Biokraftstoffe der 2. Generation reichen für die Erfüllung des geltenden Mindestanteils von 10 % erneuerbarer Energien im Verkehr bei Weitem nicht aus. Der Vorschlag, Biokraftstoffe der 2. Generation dop-

pelt und Strom bis zu fünffach anzurechnen, ist ein Bilanzierungstrick, der höhere Treibhausgasemissionen bewirkt. Obwohl es weder verlässliche Daten, noch eine gesicherte wissenschaftliche Messmethode gibt, soll über indirekte Landnutzungsänderungen der Biokraftstoffproduktion in Ländern wie Brasilien und Indonesien berichtet werden. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDBe: „Mit diesem Beratungsergebnis wurde die Chance vertan, eine Perspektive für technische Innovationen und langfristige Investitionen zugunsten des Klimaschutzes aufzutun. Es ist zu hoffen, dass das EP seine Forderung nach Verschärfung und Fortschreibung der Treibhausgasquote bei Kraftstoffen für den Zeitraum nach 2020 durchsetzen wird. Die vorgesehene Berichterstattung über Landnutzungsänderungen durch Produktion von Biokraftstoffen lehnen wir als sinnlosen bürokratischen Aufwand ab.“

Schlaglichter

VDB: Brüsseler Entscheidung zu Biokraftstoff – Regelung bedenklich, aber Ende der Hängepartie in Sicht

Der Energieministerrat der EU-Mitgliedstaaten hat sich in Brüssel auf einen Kompromiss darüber geeinigt, wie Biokraftstoffe zukünftig in Europa gefördert werden sollen. Dazu sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer des VDB: „Der Kompromiss führt in großen Teilen zu sachfremden Regelungen, die unsere deutsche und europäische Biokraftstoffindustrie schädigen werden. Positiv ist allein, dass nun ein Ende der jahrelangen Hängepartie in Sicht ist und die Unternehmen hoffentlich bis Ende des Jahres wissen, unter welchen gesetzlichen Rahmenbedingungen sie zukünftig arbeiten müssen.“ Das EU-Parlament wird sich im Herbst mit dem Kompromiss befassen und möglicherweise erneut Änderungen vornehmen. Frühestens zum Ende des Jahres wird das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen sein. „Die Europäische Union wird ihre Klimaschutzziele im Verkehrsbe- reich mit diesen Regelungen nicht erreichen können. Diese Maßnahmen führen lediglich dazu, dass mehr Erdöl verbraucht wird: die Begrenzung der markteingeführten Biokraftstoffe der 1. Generation, die verfehlte Regelung zu indirekten Landnutzungsänderungen

und die über weite Strecken unsinnige Mehrfachanrechnung bestimmter Kraftstoffe und Technologien“, sagte Baumann. Bis zum Jahr 2020 sollen 10 % der im Verkehr genutzten Energie aus Erneuerbarer Energie stammen. In dem Kompromiss ist geregelt, dass der bereits bestehende erneuerbare Stromverbrauch des Schienenverkehrs 2,5-fach auf das Erneuerbare-Energien-Ziel angerechnet wird. „Mit dem Taschenspielertrick einer Mehrfachanrechnung des Schienenstroms wird der Ausbau Erneuerbarer Energien in keiner Weise angeregt. Die Ziele werden lediglich rechnerisch erreicht, nicht jedoch in der Realität. Stattdessen wird die Nutzung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen eingeschränkt zugunsten von fossilen Kraftstoffen aus bedenklichen Herkünften“, sagte Baumann. Deshalb begrüßte er, dass die zeitweise diskutierte vierfache Anrechnung von Kraftstoffen aus bestimmten Rohstoffen nun nicht mehr eingeführt wird. Nach der jetzt geltenden Richtlinie werden Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen doppelt auf das 10-Prozent-Ziel angerechnet. „Die fehlende Kontrolle der Abfalleigenschaft führt dazu,

dass die Erneuerbare-Energien- und Klimaziele auf dem Holzweg des Betrug und der Schönrechnerei erfüllt werden“, sagte Baumann. Nach dem Kompromiss des Energieministerrats sollen die EU-Mitgliedstaaten über indirekte Effekte auf die globale Landnutzung (iLUC) berichten, die durch die Biokraftstoffproduktion hervorgerufen werden. Nach dieser Theorie führt der CO₂-Ausstoß infolge der Landnutzungsänderungen dazu, dass sich die Treibhausgasbilanz von Biokraftstoffen verschlechtert. In seinem letzten Bericht hatte der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) geschrieben, dass die Berechnung dieser Effekte sehr unsicher und nicht nachprüfbar ist und die Ergebnisse der bisherigen Modellberechnungen davon abhängen, welche Annahmen getroffen werden. „Obwohl der IPCC die großen Schwierigkeiten hervorhebt, die mit der Modellierung von iLUC einhergehen, sollen die Mitgliedsstaaten einen völlig willkürlich ermittelten Wert berichten. Damit werden Biodiesel und Bioethanol schlechtgerechnet, ohne dass besonders schützenswerte Ökosysteme wie Regenwälder geschützt werden.“

Neuer Scania 450-PS-Motor - nur mit SCR Abgasnachbehandlung

Scania verstärkt erneut sein umfassendes Portfolio an Motoren für Euro-6-Lkw. Kunden, die auf 450 PS setzen - wie z. B. europäische Kunden mit Sattelzügen - haben nun die Wahl zwischen zwei Versionen des bekannten und erfolgreichen 13-Liter-Motors in dieser Leistungsklasse. Bei der neuesten Konfiguration kommt ausschließlich die Abgasnachbehandlung mit SCR-Technologie zum Einsatz. Scania rechnet damit, dass sich der neue Motor bei vielen Kunden als klarer Favorit durchsetzt - besonders bei Speditionen, die im Fernverkehr unterwegs sind und für die ein niedriger Dieserverbrauch Priorität hat. Da es den Ingenieuren von Scania gelungen ist, die strengeren Emissionsgrenzwerte ausschließlich mit SCR zu erfüllen - trotz höherer Motorleistung -, haben Scania Kunden jetzt noch mehr Wahlmöglichkeiten bei zugleich weniger komplexer

Technik. Der neue Scania Motor (DC13 147) bietet den Kunden zwei Vorteile zugleich: einen geringeren Kraftstoffverbrauch und ein geringeres Gewicht. „Genau wie das besonders sparsame Modell mit 410 PS, das wir im vergangenen Herbst vorgestellt haben, empfiehlt sich der neue Motor als ideale Wahl für jene Kunden, die im europäischen Fernverkehr unterwegs sind und die sich vor allem einen niedrigen Kraftstoffverbrauch wünschen, jedoch nicht bereit sind, Abstriche beim Drehmoment oder Fahrerkomfort hinzunehmen“, unterstreicht Joel Granath, Leiter Produktmanagement für Scania Lkw. „Unsere Tests mit dem neuen Motor in einem Scania Streamline weisen auf noch größere Verbrauchssenkungen hin im Vergleich zum Vorgängermodell, das sowohl mit EGR als auch SCR bestückt war - bei sonst unveränderter Charakteris-

tik. Motoren, die mit SCR-Technologie auskommen, verbrauchen in der Regel jedoch mehr AdBlue. Im Falle von Scania liegt der Durchschnittsverbrauch von AdBlue bei ca. 6 % des Dieserverbrauchs, während Motoren mit EGR und SCR normalerweise mit bis zu drei Prozent auskommen. Kunden, die die Kapazität ihrer Dieseltanks optimieren möchten, können bei Scania aus einer breiten Palette von AdBlue-Tanks auswählen, einschließlich Speziallösungen, die den freien Platz am Rahmen geschickt ausnutzen. „Euro-6-Kunden, die den Vorteil genießen, ihre Lastwagen mit bis zu 100 % Biodiesel zu fahren, sollten sich die speziell angepasste Version des 450 PS Scania Motors genauer anschauen, bei der wir wie bisher für die Abgasnachbehandlung EGR und SCR kombinieren“, so Joel Granath.

Schlaglichter

Neue Studie: Debatte über Biokraftstoffe lenkt von den wirklich maßgeblichen Bestimmungsfaktoren der Agrarpreisentwicklung ab

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE) hat eine wissenschaftliche Auswertung derjenigen Argumente angeregt, die Biokraftstoffe als Hauptursache für steigende Agrarpreise und zunehmende landwirtschaftliche Flächennutzung seit der Jahrtausendwende verantwortlich machen. In der öffentlichen Debatte um das Für und Wider von Biokraftstoffen dominieren Fragen zu dem Einfluss der Biokraftstoffherzeugung auf Agrarpreise, Ernährungssicherung und natürliche Ressourcen. Daher war es Ziel der Studie, die aktuelle Literatur zu den verschiedenen Effekten der weltweiten und insbesondere europäischen Biokraftstoffherzeugung

auszuwerten und zu klären, inwieweit die öffentliche Debatte durch wissenschaftliche Erkenntnisse fundiert ist. Anlässlich der Veröffentlichung der Studie „Biofuels: Agricultural Commodity Prices, Food Security and Resource Use“ erläuterten die Autoren Prof. Dr. Dr. h.c. Harald von Witzke und Dr. Steffen Noleppa in Berlin ihre Auswertung und Schlussfolgerungen. Die Autoren kommen zu dem Ergebnis, „dass die Konzentration auf Biokraftstoffe in der öffentlichen Debatte um die globale Ernährungssituation von den wesentlichen Gründen anhaltenden Hungers in der Welt ablenkt und zu nichtzweckmäßigen politischen Entscheidungen führen kann, die am Ende

das Hungerproblem sogar verstärken können“.

Die Ergebnisse decken sich mit der von der UFOP und dem VDB im Jahr 2013 initiierten Studie „Bestimmungsgründe für das Niveau und die Volatilität von Agrarrohstoffpreisen auf internationalen Märkten“ einer wissenschaftlichen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Professor Dr. Michael Schmitz und M.Sc. Palina Moleva vom Institut für Agrarpolitik und Marktforschung und Zentrum für Internationale Entwicklungs- und Umweltforschung der Justus-Liebig-Universität Gießen.

AEE: Energiepflanzen für Teller, Trog und Tank von heimischen Feldern

Auf den Feldern wächst in diesen Tagen die Ernte des Jahres 2014 heran. Getreide und die Ölpflanze Raps sind dabei die wichtigsten Ackerpflanzen der deutschen Bauern. Für die Verbraucher in Deutschland sind die Feldfrüchte der Energielieferant Nummer eins: Sie sorgen für den Energienachschub des Menschen mit Kalorien, aber auch für seine Bedürfnisse rund um Haushalt, Technik und Mobilität. Denn die Energie vom Acker ist auch für die Erzeugung von Strom, Wärme und Kraftstoffen im Einsatz. Was dabei oft vergessen wird: Energiepflanzen wie Raps sorgen nicht nur für sauberen Kraftstoff im Tank, sondern zugleich auch für gesundes Futter aus heimischen Quellen im Trog von Kühen, Schweinen und Geflügel.

Wichtigste Energiepflanze für nachhaltige Mobilität ist in Deutschland nach wie vor der Raps. Er dient als Rohstoff für die Produktion von Pflanzenöl, das zu Biodiesel verarbeitet werden kann. Bis zu 7 % Biodiesel dürfen im fossilen Diesel

enthalten sein. In anderen Ländern, so in Frankreich, sind höhere Anteile möglich. Wenig bekannt ist auch: In den Ölmühlen wird aus der Rapssaat nur rund 40 % Pflanzenöl gewonnen. Die verbleibenden 60 % sind Rapsschrot. Dieser Eiweißträger ist ein wichtiges Futtermittel für Kühe, Schweine und Geflügel geworden. „Rund 2 Millionen Tonnen an Rapsschrot für Futtermittel können Deutschlands Tierhalter Jahr für Jahr nutzen, weil dieses Schrot als Koppelprodukt der Biodieselerzeugung anfällt. Dadurch sinkt der Importbedarf, denn Deutschland und die EU insgesamt sind stark von der Einfuhr von Soja für die Tierernährung abhängig“, betont der Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien (AEE), Philipp Vohrer. Doch nicht nur Ölpflanzen liefern Rohstoffe für Teller, Trog und Tank. Grundlage von Bioethanol, das dem Ottokraftstoff beigemischt werden kann, sind in Deutschland Energiegetreide und Zuckerrüben. Auch hier entstehen Koppelprodukte für die Tierernährung.

Der Bedarf an Futtermitteln ist in Deutschland nach wie vor hoch, womit Koppelprodukte wie Rapsschrot ein wichtiger Rohstoff für die Tierhalter bleiben. Im globalen Maßstab hat der Fleischverzehr in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Weitere Steigerungen werden in Schwellen- und Entwicklungsländern erwartet. Das bedeutet: Für das Pflanzenöl müssen Abnehmer auch außerhalb der klassischen Lebensmittel-Verwertungen gefunden werden. In Deutschland hat sich die Nutzung von Biokraftstoffen bewährt. Allerdings ist der Anteil von Biokraftstoffen am Kraftstoffverbrauch 2013 auch bedingt durch die politischen Rahmenbedingungen rückläufig gewesen. „Auf der Straße ist die Energiewende bisher kaum angekommen. Wir brauchen aber einen konsequenten Ausbau der Erneuerbaren Energien auch im Verkehrssektor. Dazu sind nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe ein wichtiger Baustein“, betont Vohrer.

Schlaglichter

Die grünen Pioniere in der Grünen Hölle wurden nicht belohnt

Sie sind die Pioniere des grünen Rennsports in Deutschland. Smudo, Frontmann der Band Die Fantastischen Vier und der ehemalige DTM-Fahrer Thomas von Löwis of Menar haben vor mittlerweile 12 Jahren ihr erstes gemeinsames 24h-Rennen mit Raps-Biodiesel im Tank bestritten. Und seit damals ist es das Ziel der beiden Öko-Racer, mit ihrem Four Motors-Rennteam Motorsport auf möglichst nachhaltige Weise zu betreiben. Mit dem vorläufigen Höhepunkt dieser Entwicklung, dem sogenannten Bioconcept-Car III auf Basis eines VW Scirocco, wollte das Team am 21. Juni vor über 200.000 Besuchern beim diesjährigen ADAC 24h-Rennen auf der traditionellen Nürburgring-Nordschleife starten. Ein kapitaler Motorschaden im Rahmen der Qualifikation für das Rennen vereitelte jedoch die Teilnahme der grünen Pioniere.

Auch nach über einem Jahrzehnt sind die beiden Bio-Protagonisten noch immer hoch motiviert, auch das letzte fossile Relikt aus ihrem Rennwagen zu verbannen und durch pflanzliche Werk- und Kraftstoffe zu ersetzen. Wo das technisch (noch) nicht möglich ist, verwenden sie recycelte Produkte wie beispielsweise beim Motor- und Getriebeöl. Dieses Engagement hat zuletzt auch die deutsche Politik aufhorchen lassen. Bundesforschungsministerin Johanna Wanka und Bundeslandwirtschaftsminister Christian Schmidt luden das Team zwei Wochen vor dem Saisonhöhepunkt auf der Rennstrecke zur wichtigsten Bioökonomie-Konferenz des Jahres nach Berlin ein. Dort präsentierte Smudo den beiden Ministern und hunderten Experten das Bioconcept-Car, das die Idee der Bioökonomie, also den Ersatz fossiler, endlicher

Ressourcen durch nachwachsende Rohstoffe, praktisch in Reinform umsetzt. Neben dem Einsatz von Bioverbundwerkstoffen und Biopolymeren für viele der am und im Fahrzeug verbauten Bauteile zeichnet sich das Projekt insbesondere durch sein Antriebskonzept aus, das zu 100 % auf nachhaltig produzierten Rapskraftstoff setzt. Der wurde mit Unterstützung des Verbands UFOP (Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.) speziell für dieses Projekt entwickelt.

Der Rapskraftstoff mit dem Namen „Rmax“ besteht zu gleichen Teilen aus hydriertem Pflanzenöl (HVO) und Biodiesel, wie er auch normalem Dieseldieselkraftstoff der DIN EN 590 mit bis zu 7 % beigemischt wird. Das Besondere an dem im Bioconcept-Car eingesetzten Biokraftstoff ist laut Teamchef Tom von Löwis of Menar seine weitestgehende DIN-Konformität. „Unser Rmax-Biokraftstoff übertrifft praktisch alle Parameter der derzeit gültigen Dieselnorm DIN EN 590. Nur die im normalen Diesel noch vorgeschriebene Grenze von maximal 7 % Biodieselanteil haben wir bewusst überschritten, um zu demonstrieren, wie groß das technische Potenzial eines solchen Rapskraftstoffes ist“, so von Löwis of Menar.

Die Entwicklung des Kraftstoffes erfolgte in den vergangenen beiden Jahren. Dazu wurden Mischungen mit unterschiedlichen Anteilen an RME, HVO und fossilem Dieseldieselkraftstoff hergestellt. Diese sogenannten Blends wurden gemäß den Qualitätsparametern der europäischen Dieseldieselkraftstoffnorm EN 590 analysiert. Dabei zeigte sich, dass ein Blend bestehend aus je 50 % RME und HVO

die Vorgaben der EN 590 bis auf die Dichte einhält, dieses Gemisch aber zugleich aromaten- und weitgehend schwefelfrei ist und eine hohe Zündfähigkeit besitzt. Die nachfolgenden Prüfstandsuntersuchungen bestätigten das angestrebte Ziel auch am Hochleistungsmotor des Four Motors Teams, einem 2-Liter-Diesellaggregat von Volkswagen. Im Rahmen der Prüfstandsversuche durchlief der Motor mit Rmax auch eine komplette 24-stündige Rennsimulation mit dem Fahrprofil der über 20 km langen Nordschleife des Nürburgrings. Nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die niedrigen Emissionswerte wurden hierbei bestätigt. Auf Basis dieses Prüfstandsversuchs wurde das Motormanagement auf den neuen Kraftstoffmix „Rmax“ angepasst.

Neben der technischen Leistungsfähigkeit der Bio-Komponenten muss für Smudo und Thomas von Löwis of Menar auch die Herkunft der eingesetzten Rohstoffe über jeden Zweifel erhaben sein. „Das bei der Herstellung des Kraftstoffes eingesetzte Rapsöl verfügt selbstverständlich über die erforderlichen Nachhaltigkeitszertifikate. Ansonsten käme der Einsatz für uns nicht in Frage.“, so der Four Motors-Teamchef.

Die technischen Details des Projekts und die Ergebnisse der Prüfstandsversuche wurden in einem Abschlussbericht veröffentlicht, der unter www.ufop.de (Biodiesel & Co.) kostenfrei verfügbar ist.

Nächster Renneinsatz des „Bioconcept-Cars“ ist das 6h-Rennen am 23. August 2014.

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.

