

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE.....2

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

KRAFTSTOFFE3

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise stabil, Markt ruhig
- Erzeuger spekulieren auf Preissteigerungen 2019, Ölmühlen sind vorne gut gedeckt
- Rekordsojaernte in den USA immer wahrscheinlicher, Handelskonflikt mit China bleibt bestehen, Terminkurse unter Druck

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotpreise orientieren sich am Terminmarkt, Nachfrage am Kassamarkt verhalten, auch Rapsschrotkäufer warten ab
- Rapspresskuchen preisgünstiger, Nachfrage beruhigt

Pflanzenöle

- Rapsölpreise profitieren von Biodieselnachfrage und Kleinwasseraufschlägen, auch kaltgepresstes Rapsöl tendiert fester

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage zuletzt ruhiger, aber im November könnte weitere Kaufwelle kommen
- Dieselpreise trotz schwacher Rohölkurse kräftig gestiegen

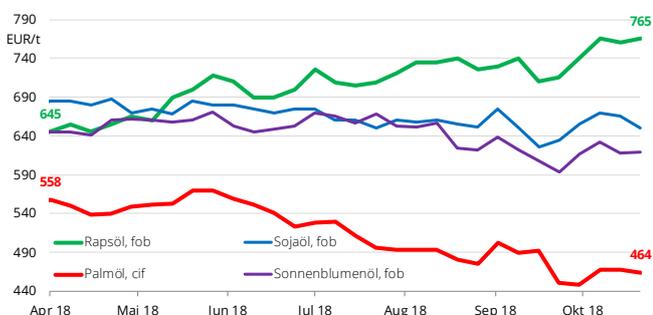
Preistendenzen

Mittelwerte	44. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	359,88	359,31	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	375,00	376,00	↘
Rapsöl	757,00	765,00	↘
Rapsschrot	240,00	240,00	→
Rapspresskuchen*	249,38	255,00	↘
Paris Rapskurs	367,25	371,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, inkl. MwSt.			
Biodiesel	128,78	129,05	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	144,31	139,45	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	66,18	66,43	↘

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

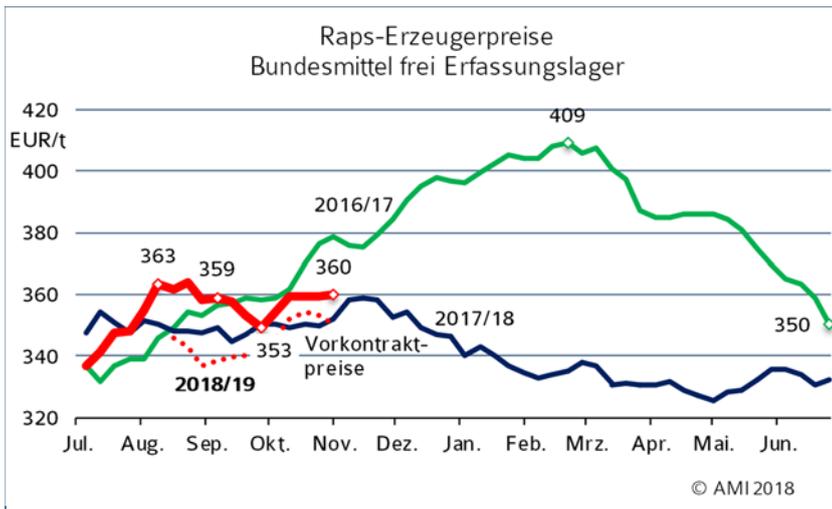
Grafik der Woche

Preisentwicklung Pflanzenöle
Großhandelspreise



Quelle: AMI

Marktpreise



Raps

Die Rapspreise haben sich in den vergangenen zwei Wochen kaum verändert. Mit 360 EUR/t wurden zuletzt 8 EUR/t mehr gefordert als vor einem Jahr, während die Preislinie 2016/17 um 19 EUR/t verfehlt wurde. Am Markt geht es derzeit ruhig zu, umgesetzt wird nicht viel. Rapsproduzenten halten sich zurück und beginnen bereits auf Preissteigerungen im Übergang auf die Ernte 2019 zu spekulieren. Gleichzeitig sind viele Ölmühlen vorne gut gedeckt. Bis Jahresende 2018 dürfte es daher wohl ruhig bleiben.

Rapsöl

Die Preise für Raps- und Palmöl wurden zuletzt etwas zurückgenommen, doch der Abstand zwischen den beiden hat sich in den vergangenen Monaten erheblich vergrößert. So kostet Rapsöl fob Deutschland mittlerweile rund 300 EUR/t mehr als Palmöl cif Rotterdam, im April waren es keine 90 EUR/t gewesen. Während Rapsöl im September/Oktober 2018 von einer regen Biodieselnachfrage profitierte, stehen die Palmölpreise wegen international schwacher Terminkurse unter Druck.

Rapspresskuchen

Gegen Ende des Monats beendeten die Großhandelspreise für Rapschrot und Rapsexpeller ihre Talfahrt. Im Monatsdurchschnitt wurden für Rapsexpeller 244 EUR/t fob ermittelt und damit knapp 3 EUR/t weniger als noch im September und 13 EUR/t weniger als im August. Nachdem sich die Nachfrage wieder beruhigt hat und das Angebot auf den vorderen Lieferplätzen auch wieder reichlicher verfügbar ist, konnten sich die hohen Preise nicht mehr halten. Allerdings bleibt Rapsexpeller im Vergleich zum Vorjahr vergleichsweise knapp und teuer; vor einem Jahr wurden 195 EUR/t fob Nordostdeutschland verlangt.

Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe haben sich verteuert. Gegenüber Vormonat wurde der Großhandelspreis für Diesel ab Tanklager um 4,3 Cent/l und Biodiesel sogar um fast 8 Cent/l angehoben. Rohes Rapsöl fob Ölmühle wurde im Oktober 3 Cent/l höher bewertet. Dezentrale Ölmühlen, erzielten für ihr kaltgepresstes Rapsöl mit 86,6 Cent/l rund 0,6 Cent/l mehr als im Vormonat.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 31.10.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

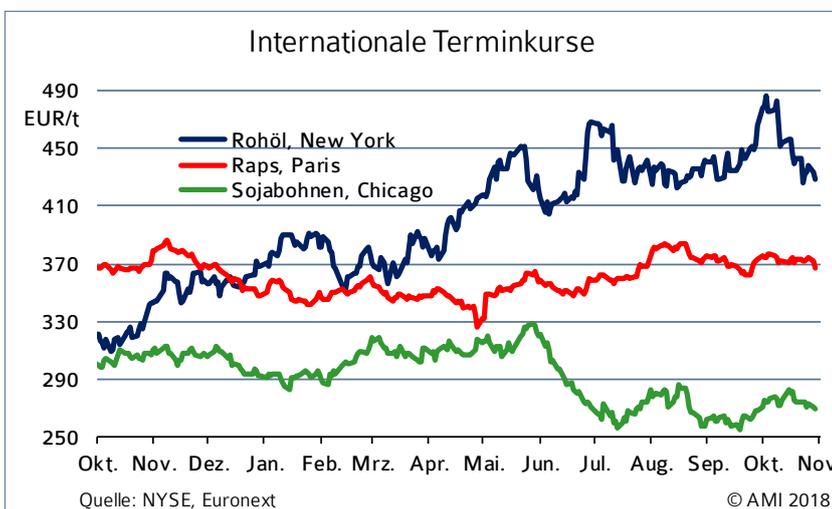
	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	375	240	757	451
Vorwoche	376	240	765	464

Quelle: AMI

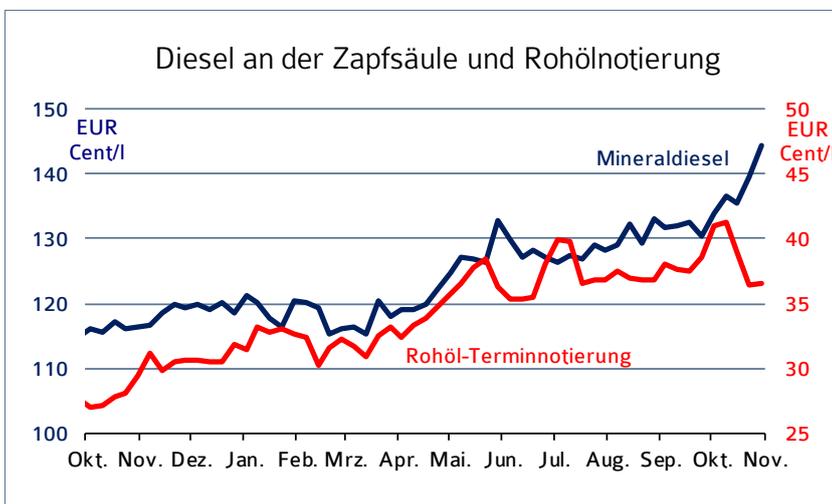
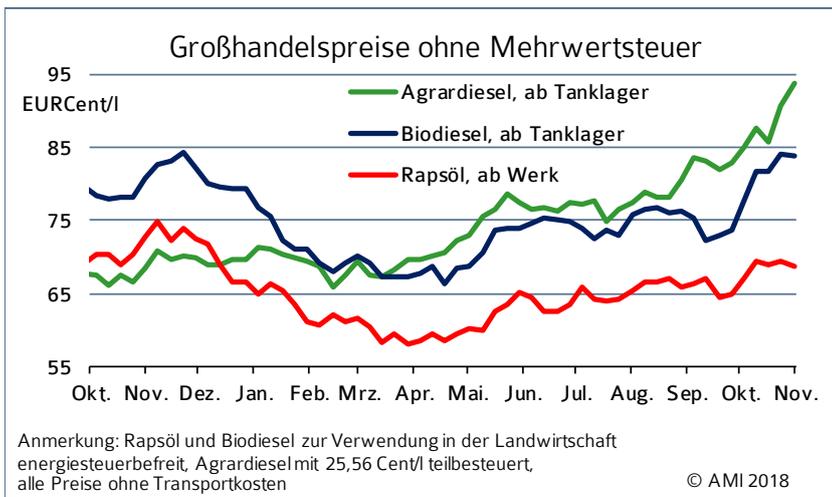
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl
ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 23.10.2018)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605
< 100 t	245-260	245-255	86,13	87,13
> 100 t	-	245-250	Vm: 85,50	Vm: 86,50

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



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018
in 1.000 t

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	kumuliert	
									2018	2017
Biodiesel Beimischung	182,8	176,1	203,3	197,8	204,9	197,1	225,2	211,3	1.597,7	1.457,6
Dieselmotorkraftstoffe	2.625,1	2.701,4	2.943,2	2.977,0	2.873,2	2.925,7	2.972,0	3.177,3	23.292,7	24.281,8
Biodiesel + Diesel	2.807,9	2.877,5	3.146,5	3.174,8	3.078,2	3.122,7	3.197,1	3.388,6	24.890,4	25.739,4
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,5 %	6,2 %	6,7 %	6,3 %	7,0 %	6,2 %	6,4 %	5,7 %
Bioethanol ETBE a)	11,3	9,7	13,6	8,8	11,6	9,9	10,1	8,0	79,6	75,8
Bioethanol Beimischung	94,7	78,8	85,7	87,8	95,3	93,2	94,8	101,7	732,0	690,2
Summe Bioethanol	106,0	88,5	99,3	96,6	106,9	103,0	104,9	109,7	811,6	766,0
Ottokraftstoffe	1.341,3	1.328,6	1.454,7	1.394,0	1.433,4	1.470,7	1.445,1	1.454,8	11.274,2	11.503,2
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.447,3	1.417,1	1.554,0	1.490,6	1.540,2	1.573,7	1.550,0	1.564,5	12.085,9	12.269,2
Anteil Bioethanol	7,3 %	6,2 %	6,4 %	6,5 %	6,9 %	6,5 %	6,8 %	7,0 %	6,7 %	6,2 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Großhandelspreise

In der ersten Oktoberhälfte war die rege Nachfrage nach Rapsmethyl-ester ungebrochen und trieb die Biodieselpreise weiter nach oben. Kleinwasserzuschläge verteuerten die Ware noch zusätzlich. Seit der Monatsmitte zeigte sich der Markt dann ruhiger. Mit den kräftigen Preissteigerungen der vergangenen Wochen ist ein Niveau erreicht, bei dem sich viele Beimischer mit weiteren Käufen vorerst zurückhalten. Doch bis Jahresende dürfte der Bedarf bei einigen aber noch nicht voll gedeckt sein, sodass sich die Nachfrage im November erneut beleben könnte.

Tankstellenpreise

Erstmals seit einem halben Jahr entwickeln sich die Kraftstoffpreise am Terminmarkt und an der Zapfsäule entgegengesetzt. Die Rohölpreise haben kräftig verloren, dennoch wird Kraftstoff an den Tankstellen kaum billiger. Die hohen Transportkostenaufschläge und die Verteuerungen in Folge des schwachen Euro lassen die Zapfsäulenpreise sogar weiter steigen.

Verbrauch

Biodiesel

Auch wenn im August 2018 mit rund 211.300 t die zweitgrößte Menge an Biodiesel im laufenden Jahr verbraucht wurde, sank die Beimischungsquote deutlich. Denn während der Einsatz von Biodiesel um 6 % gegenüber Vormonat schrumpfte, legte der Dieserverbrauch um 7 % zu, so dass die Beimischungsquote nur noch 6,2 % erreichte, nach 7 % im Vormonat. Im Vergleich zum Vorjahr wurden von Januar bis August 2018 mit rund 1,6 Mio. t fast 10 % mehr Biodiesel verbraucht. Gleichzeitig wurden 4 % weniger Diesel nachgefragt, so dass die Beimischungsquote mit 6,4 % rund 0,8 Punkte über Vorjahr liegt.

Bioethanol

Demgegenüber legte der Einsatz von Bioethanol zur Beimischung gegenüber Vormonat um 7 % zu. Mit 101.726 t wurde so viel verbraucht wie zuletzt im Dezember 2014. Gleichzeitig blieb der Verbrauch von Ottokraftstoff unverändert, so dass die Quote auf 7 % zulegte und damit den zweithöchsten Stand in 2018 erreicht. Kumuliert wurden an Bioethanol in den genannten acht Monaten 811.640 t eingesetzt, 5 % mehr als im Vorjahreszeitraum.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht Sonderbericht „Biodiesel 2017/2018“

In ihrem Sonderbericht „Biodiesel 2017/2018“ fasst die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) die wichtigsten Kapitel aus ihrem Geschäftsbericht zum Thema Biodiesel zusammen.

Unter der Rubrik „Biodiesel & Co“ werden im UFOP-Geschäftsbericht die wichtigsten biokraftstoffpolitischen Themen auf nationaler und europäischer Ebene im Kontext der internationalen Klimaschutzverpflichtungen erläutert. Dazu gehören insbesondere die Ergebnisse der Trilog-Verhandlungen zur Neufassung der Erneuerbare Energien Richtlinie (RED II). Dies betrifft die Festlegung sogenannter Kappungsgrenzen für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und Abfallölen sowie die Faktoren zur Anrechnung auf das Erneuerbare-Energien-Ziel im Verkehr, die für Bioraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen

und erstmals für die E-Mobilität festgelegt wurden. Unterkapitel widmen sich dem kritischen Rohstoff Palmöl und auch der Subventionspolitik der argentinischen Regierung für den Export von Biodiesel in die EU.

Der Bericht informiert über die Maßnahmen der UFOP auf dem Gebiet der Biodieselforschung. Ziel der UFOP ist, für Biodiesel und Rapsölkraftstoff als Reinkraftstoffe den Absatzweg insbesondere in der Landwirtschaft offenzuhalten und das Absatzpotenzial für Biodiesel als Beimischung in herkömmlichen fossilen Dieselkraftstoffen zu erhalten und neue Einsatzoptionen aufzuzeigen. Ein umfassendes Kapitel mit Grafiken und Tabellen zur Biodieselstatistik und Preisentwicklung bei Pflanzenölen an den internationalen Märkten schließt den Bericht ab.



Dieser steht als Download bereit unter:
ufop.de/index.php/download_file/7323/

Vortragsreihe auf der EnergyDecentral/EuroTier 2018

Praxis-Forum für Landwirte „Einsatz und Nutzung von Biokraftstoffen in Traktoren“, an allen Veranstaltungstagen vom 13. bis zum 16.11.2018 von jeweils 11:30 bis 12:15 Uhr in dem Fachforum „EnergyDecentral“ in Halle 25 auf dem Stand L13.

Die Vortragsreihe findet in Kooperation mit der DLG statt. In der Vortragsreihe wird anhand von Praxisbeispielen gezeigt, wie Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft produziert und in Traktoren eingesetzt werden und die verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebe so aktiv zum Klimaschutz beitragen. Zudem werden die Ziele und Maßnahmen der Branchenplattform präsentiert und erläutert. In einer zusätzlichen Broschüre werden verschiedene Vorzeigebetriebe und die nachhaltige Nutzung von Biokraftstoffen in der Praxis vorgestellt. Unter folgendem Link können Sie die Praxis-

beispiele einsehen und herunterladen:
www.biokraftstoffe-tanker.de/praxis

Die Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ präsentiert sich zudem mit einem Informationsangebot vom 13. bis 16.11.2018 im Rahmen der EnergyDecentral 2018 in Hannover. Der Messeauftritt ist Bestandteil eines breit angelegten Informationsprogramms, mit dem die in der Branchenplattform zusammengeschlossenen Verbände, Unternehmen und Institutionen aus den Bereichen Erneuerbare Energien, Landwirtschaft und Landtechnik über die Vorteile und Einsatzmöglichkeiten von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft aufklären wollen. Die Branchenplattform ist in den Messestand der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR) in Halle 25 eingebunden (Halle 25, Stand-Nummer K13a). Die Vertreter der Plattform informieren über die politischen, technischen

und ökonomischen Rahmenbedingungen des Einsatzes von Biokraftstoffen.

Die Branchenplattform verfolgt das Ziel, umfassende und neutrale Informationen zu den klimapolitischen, betriebswirtschaftlichen und technischen Aspekten des Einsatzes unterschiedlichster Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft bereitzustellen. Im Fokus stehen dabei Biodiesel DIN EN 14214, Rapsölkraftstoff DIN 51605, Pflanzenölkraftstoff DIN 51623 sowie Biomethan Kraftstoff – CNG – DIN 51624.

Die Plattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft, deren Geschäftsstelle vom Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) und dem Bundesverband Dezentraler Ölmühlen und Pflanzenöltechnik e.V. (BDOel) betreut wird, steht allen interessierten Kreisen – nicht nur der Land- und Forstwirtschaft – offen.

Schlaglichter

Neuer Bericht: Biokraftstoffe sorgen für Treibhausgaseinsparungen (VDB)

Die Treibhausgaseinsparungen durch Biodiesel und Bioethanol sind im vergangenen Jahr erneut deutlich gestiegen. Im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen verringerten Biokraftstoffe den Treibhausgasausstoß durchschnittlich um 81 Prozent (Vorjahr: 77 Prozent), so dass durch ihren Einsatz der Ausstoß von 7,7 Mio. t CO₂ vermieden wurde. Dies geht aus einem heute veröffentlichten Bericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) hervor. „Der BLE-Bericht zeigt die überragende Bedeutung von Biodiesel und Bioethanol für den Klimaschutz im Straßenverkehr. Es ist sehr erfreulich, dass die Biokraftstoffindustrie die Treibhausgasreduzierung noch einmal steigern konnte“, so Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB). Bei den erfassten Biokraftstoffen stieg der Anteil von Biodiesel auf 71 Prozent, die übrigen Mengen waren Bioethanol (26 Prozent), Hydriertes

Pflanzenöl und Biomethan. „Insbesondere im Straßengüterverkehr ist Biodiesel unersetzlich, um den Treibhausgasausstoß wirksam zu reduzieren. Hier spart nachhaltig hergestellter Biodiesel als wichtigster Biokraftstoff heute und auch zukünftig große Mengen CO₂ ein“, sagte Baumann. Nach den Zahlen des BLE-Berichts waren mit 39,4 Prozent Abfall und Reststoffe mit hoher Treibhausgasreduktion die wichtigsten Rohstoffe, die für Biodiesel gemeldet wurden. Raps folgte an zweiter Stelle, mit einem Anteil von 35,5 Prozent. Die für die Biokraftstoffherstellung eingesetzten Rohstoffe stammten zu knapp 67 Prozent aus der Europäischen Union. Der Einsatz von Palmöl zur Biokraftstoffgewinnung stieg um 2,8 Prozent auf 17,5 Prozent. „Es zeigt sich einmal mehr, dass Biokraftstoffe zum Großteil aus europäischen Rohstoffen produziert werden. Alle Rohstoffe müssen nachhaltig hergestellt werden. Damit erreichen Biokraftstoffe die großen Treib-

hausgaseinsparungen, wie sie die BLE jetzt meldet“, so Baumann.

Der Absatz von Biokraftstoffen blieb ungefähr auf dem Vorjahresniveau, obwohl die gesetzlichen Vorgaben eine Steigerung der Treibhausgas-Quote von 3,5 Prozent im Jahr 2016 auf vier Prozent vorsahen. Dies hätte zu einer deutlichen Steigerung der eingesetzten Biokraftstoffmengen führen müssen. „Die Mineralölindustrie konnte ihre verschärften Verpflichtungen aufgrund der weiter gestiegenen Effizienz von Biokraftstoffen mit annähernd der gleichen Menge Biokraftstoffe wie 2016 erfüllen. Das zeigt klar: Eine höhere Treibhausgas-Quote ist heute schon machbar, um das Potential nachhaltiger Rohstoffe zu nutzen und mehr Klimaschutz im Verkehr zu erreichen“, so Baumann. „Wir fordern deshalb eine Anhebung der Treibhausgas-Quote auf 4,8 Prozent im Jahr 2019, die 2020 weiter auf 6,5 Prozent steigt.“

Kraftstoffe der Zukunft 2019: Parallel-Forum Alternative Biokraftstoffe

Auf dem 16. Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität werden zahlreiche Parallelforen den verschiedenen technischen und ökonomischen Themen der Antriebe von morgen und den großen Herausforderungen durch ambitionierte Klimaschutzziele gewidmet sein. Alternative Biokraftstoffe stehen am zweiten Tag des Fachkongresses, am 22. Januar 2019 um 11.30 Uhr, im Mittelpunkt eines Parallelforums mit Experten aus Deutschland, Finnland und England. Kirstin Sternberg (FNR) zeigt Strategien zur Überwindung der zentralen Hinderungsgründe beim erfolgreichen Roll-out alternativer Kraftstoffe, als Projektergebnisse aus dem internationalen „Advance Fuel“-Projekt, auf. Sabine Ziem-Milojevic (E4Tech) befasst sich mit modernen Kraftstoffen auf biologischer Basis und aus recycelten

fossilen Kraftstoffen. Die zentrale Frage hierbei ist, ob es für entsprechende Kraftstoffe eine Nachfrage gibt und ob diese Nachfrage auch gedeckt werden kann? Marko Janhunen (UPM Biofuels) sieht einen dringenden Bedarf zur weiteren Dekarbonisierung des Verkehrssektors mit alternativen Biokraftstoffen. Dr. Klaus Lucka (Tec4Fuels GmbH) stellt sich die Frage nach den Auswirkungen von alternativen Kraftstoffen auf entsprechende Anwendungen und sieht in „Fit for Purpose Tests“ eine Möglichkeit, hierauf Antworten zu finden. Dr. Armin Günther (Air Liquide Global E&C Solutions Germany GmbH) sieht alternative Biokraftstoffe als eine wichtige Möglichkeit zur Dekarbonisierung der Industrie und des Transportsektors und zeigt firmeneigene Anwendungen auf. Unter folgendem

[Link](#) finden Sie weiterhin das DECHEMA Positionspapier „Advanced alternative liquid fuels: For climate protection in the global raw materials change“. Das Positionspapier betont die Notwendigkeit und Wichtigkeit alternativer Biokraftstoffe für die Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor. Am zweiten Kongresstag bieten insgesamt 11 Foren ein breites Themenspektrum aus allen Bereichen der erneuerbaren Energien im Mobilitätssektor: Deutsche und internationale Experten stellen Neuigkeiten aus der technischen Entwicklung, Forschung, Zertifizierung, Marktanalyse und den Handelsströmen vor und diskutieren mit den Kongressteilnehmern. Dort und im Aussteller-Forum mit Messeständen bietet sich auch Gelegenheit zum fachlichen Austausch und Netzwerken.

Schlaglichter

Wie lassen sich Treibhausgasemissionen im Rapsanbau mindern?

Raps ist die wichtigste Energiepflanze für die Biokraftstoffherstellung in Deutschland. Im Jahr 2016 wurden in Deutschland 3,1 Mio.t Biodiesel erzeugt, rund 1,8 Mio.t hiervon wurden in Deutschland verbraucht. Der Anteil von Raps als Ausgangssubstrat für Biodiesel lag 2016 bei 43%. Dieser Anteil sinkt jedoch zunehmend zugunsten eines höheren Anteils von Ausgangssubstraten, die eine höhere Treibhausgaseinsparung aufweisen, wie Abfall- und Reststoffe oder auch Palmöl. Umso wichtiger ist es, die Emissionen im Rapsanbau zu reduzieren.

Mit der Einführung der sogenannten Treibhausgasquote im Jahr 2015 bestimmt zunehmend die Treibhausgasvermeidung von Biokraftstoffen ihren Marktzugang. Die Europäische Union hat in ihrer Erneuerbare-Energien-Richtlinie Nachhaltigkeitskriterien festgelegt: Seit dem 01.01.2018 muss Biodiesel gegenüber der Verwendung von fossilen Brennstoffen mindestens 60% (Altanlagen 50%) der Treibhausgasemissionen einsparen.

Der Druck auf die Rapsverwertungsline Biodiesel wächst. Um konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Klimaschutzleistung des produzierten Rapsmethylesters nachhaltig verbessert werden. Woher stammen die Emissionen? Nachgewiesen wird die erbrachte Klimaschutzleistung für den Rapsanbau in der Praxis durch die Selbsterklärung, die Standardwerte für Erträge und Treibhausgasemissionen der Rapsproduktion für das entsprechende NUTS2-Gebiet zugrundelegt. Diese Standardwerte wurden 2010 von Deutschland an die EU-Kommission gemeldet. Ihnen liegt eine Treibhausgasbilanzierung des Rapsanbaus in den deutschen Regionen zugrunde. Dominiert wird diese Bilanz durch die Treibhausgasemissionen bei der Herstellung des eingesetzten Stickstoffdüngers und Emissionen des starken

Treibhausgases Lachgas, die durch Stickstoffumsetzungsprozesse in den Böden der Anbauflächen sowie indirekt durch die Nitratauswaschung entstehen. Zusammen stellen diese Bereiche rund 80% der gesamten Treibhausgasemission des Rapsanbaus. Daraus ergeben sich bereits zwei wichtige Strategien zur Verbesserung der Treibhausgasbilanz: der Einsatz von Düngern mit möglichst geringen Emissionen bei der Herstellung und die Verbesserung der Stickstoffeffizienz des Rapsanbaus.

Viele Düngerhersteller haben im letzten Jahrzehnt den Treibhausgasausstoß bei der Herstellung der Stickstoffdünger deutlich verringert. Für den Landwirt ist derzeit aber nicht erkennbar, wie klimafreundlich ein Dünger produziert wurde, da kein Zertifizierungssystem existiert. Derzeit ist daher die eingesetzte N-Düngermenge die wichtigste Stellschraube zur Emissionsminderung für den Landwirt. Aber auch die Düngerart bietet Einsparpotenziale. Bei den Wirtschaftsdüngern aus der Nutztierhaltung und Biogasproduktion fallen nach dem derzeitigen Berechnungsverfahren keine Herstellungsemissionen an. Allgemein sind nitrathaltige Dünger mit höheren Emissionen belastet als Ammonium- und Harnstoffdünger. Harnstoffdünger weisen jedoch deutlich erhöhte Ammoniakemissionen auf. Daraus resultiert an vielen Standorten eine erhöhte Gefahr der Nitratauswaschung im Herbst und Winter nach der Rapsernte. Nitrat belastet nicht nur Grundwasser und Gewässer, sondern wird auch über den Prozess der Denitrifikation zu Lachgas umgewandelt. Nitratauswaschung entfaltet so einen indirekten Treibhausgaseffekt.

Je weniger Stickstoff pro geernteter Tonne Rapssaat eingesetzt wurde, desto besser ist deren Treibhausgasbilanz. Um dies zu erreichen, sind sichere und gute Erträge, eine bedarfsgerechte Düngung sowie eine

effiziente Bindung und Ausnutzung der erhöhten Reststickstoffgehalte im Boden nach Raps entscheidend.

Was zeigen Versuche?

Im Verbundprojekt „Minderung von Treibhausgasemissionen im Rapsanbau unter besonderer Berücksichtigung der Stickstoffdüngung“ wurde in Düngesteigerungsversuchen die Zunahme der Masseerträge oberhalb einer N-Düngung von 120 kg pro Hektar durch den sinkenden Ölgehalt mit steigender Stickstoffdüngung nahezu kompensiert. Wenn für Rapsöl mit besserer Klimabilanz also höhere Preise erzielt werden könnten, wäre es möglicherweise sogar ökonomisch sinnvoll, leicht unterhalb der Düngeempfehlungen zu düngen. Anreize hierzu bietet die Treibhausgasquote, die Kraftstoffproduzenten Treibhausgaseinsparziele vorgibt.

Ein Vorteil der Einbindung von Raps in getreidereiche Fruchtfolgen ist sein guter Vorfruchtwert. Nicht nur profitiert die übliche Folgefrucht Winterweizen von den N-Überschüssen des Rapses, sondern es wird auch die Ausbreitung typischer Getreideunkräuter und -schaderreger unterbrochen. Dadurch kann bei Anbau von Weizen nach Raps nicht nur die Stickstoffdüngung reduziert werden, sondern es werden gleichzeitig auch noch höhere Erträge realisiert, beide Effekte bleiben derzeit in der Treibhausgasbilanz ohne Berücksichtigung. In wissenschaftlichen Feldversuchen wurden noch deutlich höhere Stickstoffeinsparpotenziale bei Rapsweizen im Vergleich zu Stoppelweizen gezeigt, als derzeit in der Praxis realisiert werden. Dies zeigt, dass auch in diesem Bereich noch deutliche Potenziale zur Emissionsminderung in Rapsfruchtfolgen bestehen. Mehr dazu auf www.ufop.de.
Autoren: Dr. Roland Fuß, Prof. Dr. Heinz Flessa, Dr. Heinz Stichnothe, Thünen-Institut, Braunschweig.

Schlaglichter

Neue EU-weite Kraftstoffkennzeichnung tritt in Deutschland nicht rechtzeitig in Kraft (BDBe)

Die ab dem 12. Oktober 2018 verpflichtend in allen EU-Mitgliedstaaten einzuführenden neuen Kraftstoffkennzeichnungen werden noch nicht an deutschen Tankstellen und neuen Kraftfahrzeugen angebracht, stellt der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) mit Bedauern fest. Der Grund: Für die nationale Umsetzung einer entsprechenden EU-Vorgabe ist die Anpassung einer Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) erforderlich, die noch nicht vorliegt. Somit wird Deutschland im Gegensatz zu seinen europäischen Nachbarn die Umsetzungsfrist versäumen.

Nach Art. 7 der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss europaweit eine neue Kraftstoffkennzeichnung eingeführt werden. Diese soll Verbrauchern verständliche und verlässliche Informationen über die Kraftstoffe bereitstellen, mit denen sie regelmäßig ihre Autos betanken. Schon 2016 hatten europäische und deutsche Normungsorganisationen daher entsprechende Regelungen zur

Kraftstoffkennzeichnung erarbeitet und mit der DIN EN 16942 veröffentlicht. Die EU-einheitliche Kennzeichnung soll auch Fehlbetankung verhindern, denn die Kraftstoffsorten haben bisher häufig spezielle nationale Bezeichnungen, die sich nicht immer eindeutig von einer Sprache in die andere übersetzen lassen, wie beispielsweise „gasolina“ für Benzin in Spanien und „gasoil“ oder „gazole“ für Diesel in Frankreich.

Die neuen Kennzeichnungen mit verschiedenen geometrischen Formen für Benzinsorten wie Super E10, Super (E5) und E85, Diesel sowie für gasförmige Kraftstoffe sollen verpflichtend angebracht werden:

- an allen Kraftstoffzufüllstutzen und in Handbüchern neu produzierter Fahrzeuge
- an öffentlichen Tankstellen an der Zapfsäule und an der Zapfpistole
- als Information im Fahrzeuhandel.

Nach Informationen des BDBe wird das für die Umsetzung der vier Jahre alten EU-Richtlinie verantwortliche Bundesum-

weltministerium einen entsprechenden Verordnungsentwurf erst im Frühjahr 2019 vorlegen.

Norbert Schindler, Vorsitzender des BDBe, bedauert die verpasste Chance zur rechtzeitigen Einführung der neuen Kraftstoffkennzeichnung an Fahrzeugen und Tankstellen: „Sie schafft für Verbraucherinnen und Verbraucher Klarheit, welche Kraftstoffsorten ein Fahrzeug verträgt. Damit kann auch das Verbrauchervertrauen in zertifizierte Biokraftstoffe aus Europa erhöht werden, was wiederum dabei hilft, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen weiter zu reduzieren. Derzeit sind es fast ausschließlich Biokraftstoffe, die zur Minderung des Treibhausgasausstoßes im Verkehr beitragen: 2017 sparten sie 7,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente ein.“

Antworten auf häufig gestellte Fragen für Verbraucher und Informationen für die zur Durchführung verpflichteten Automobilhersteller und Tankstellen stehen in 18 Sprachen unter www.fuel-identifiers.eu zur Verfügung.



Quelle: www.fuel-identifiers.eu

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

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.

