

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE.....3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	39. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	595,00	572,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	641,00	612,00	↗
Rapsöl	1.385,00	1.315,00	↗
Rapsschrot	277,00	270,00	↗
Rapspresskuchen*	309,00	302,00	↗
Paris Rapskurs	646,25	607,00	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	204,44	194,57	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	142,89	142,15	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	74,83	72,23	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise klettern rasant nach oben, Erzeugerpreise 62 % über Vorjahr, Neugeschäft sehr verhalten, Kontrakte ex Ente 22 beruhigt
- Lückige Rapsfeldbestände nach Verschlammung und Erdflöhebefall
- US-Sojakurse unter Druck laufender Ernte rund 7 % unter Vormonat, deutsche Erzeugerpreise 30 % über Vorjahr,

Ölschrote und Presskuchen

- Kleines Aufgeld für Rapsschrot auf vorderen Lieferpositionen, Nachfrage etwas belebter, Termine bis Februar 22 gefragt
- Sojaschrotpreise legten im September stetig um 4 % zu, Nachfrage verhalten, auf vordere Termine begrenzt und aufgrund der prekären Erlössituation in der Schweinmast reduziert

Pflanzenöle

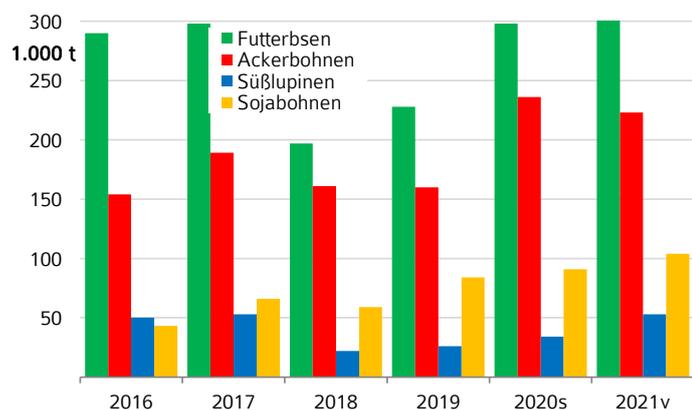
- Rapsölpreise erreichen Rekordhoch, beflügelt von teurem Rohstoff, insgesamt festem Pflanzenölmarkt, knappem vorderen Angebot
- Palmölnachfrage aufgrund mangelnden Angebots limitiert, cif-Preise 4 % über Vormonat

Kraftstoffe

- Unzureichendes Angebot bei zeitweise mehr Nachfrage lassen Biodieselpreise kräftig steigen, Käufe insgesamt zurückhaltend
- Kontinuierlicher Anstieg des Rohölkurses auf 10-Wochenhoch, Spekulation auf unzureichendes Angebot für genesende Asienmärkte

Grafik der Woche

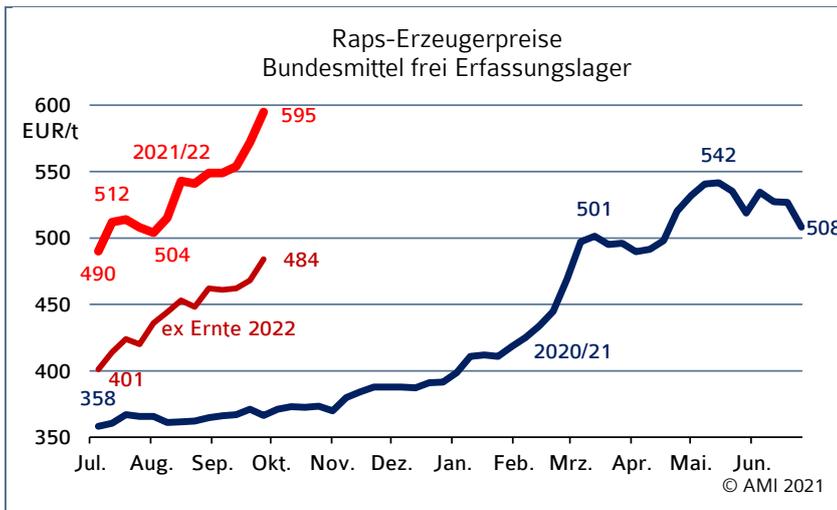
Erntemenge der wichtigsten Hülsenfrüchte in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt

Anmerkung: v = vorläufig

Marktpreise



Raps

Die Rapspreise haben, angetrieben von der Hausse am Terminmarkt, in einige Bundesländern bereits im Mittel die Linie von 600 EUR/t überschritten und Rekordniveau erreicht. Hinsichtlich der Umsätze tut sich wenig. Erzeuger sind mit Feldarbeiten beschäftigt und der Handel bedient das Kontraktgeschäft. Sowohl in Bezug auf die Ernte 21 als auch auf die kommende Ernte hat sich die Abgabebereitschaft der Erzeuger beruhigt. Vorkontrakte ex-Ernte 22 sind nicht ohne Risiko, denn erste Flächen sind aufgrund von Auflaufschäden durch Verschlammung oder Insektenfraß umgebrochen worden. Häufig ist die Feldbestandentwicklung sehr heterogen.

Rapsöl

Der langsame Anstieg der Pflanzenölpreise im Monatsverlauf nahm zum Ende sogar noch einmal Fahrt auf und überzeugte damit die Skeptiker, nun doch mal etwas zu kaufen. Bei Rekordpreisniveau allerdings nur Kontrakthandel. In Deutschland kam noch vereinzelt physische Ware an den Markt, die erst flott, dann immer seltener Käufer fand. Bei einem Plus von 105 EUR/t in nur 4 Wochen, wenig verwunderlich.

Rapsexpeller

Das Angebot bleibt unzureichend, so dass die Preise kräftig gestiegen sind. Vordere Ware ist ausverkauft, Liefertermine ab November wurden zuletzt mit 311 EUR/t bewertet, das sind 10 EUR/t mehr als noch zu Monatsanfang. Rapsextraktionsschrot verteuerte sich Mitte September sprunghaft, weil vordere Ware ausverkauft war und legt seither stetig im Preis zu. Vom Saisonhoch (284 EUR/t) Mitte August sind die aktuellen 277 EUR/t fürs Schrot aber noch etwas entfernt.

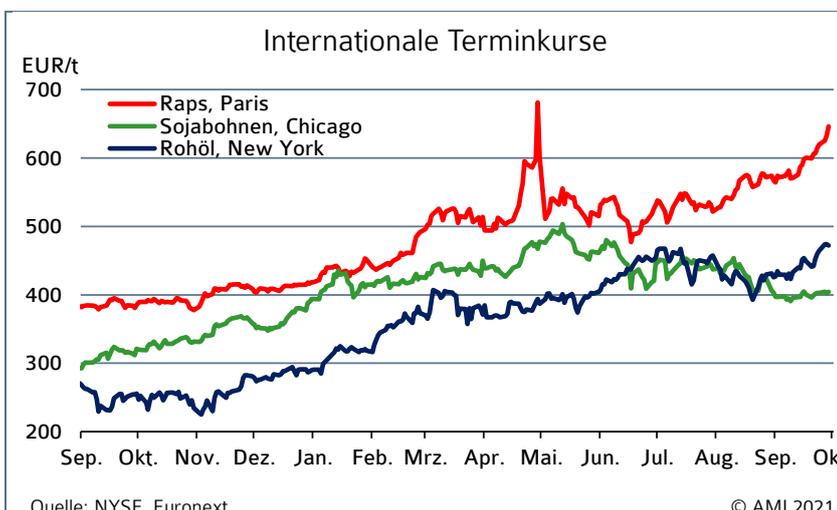
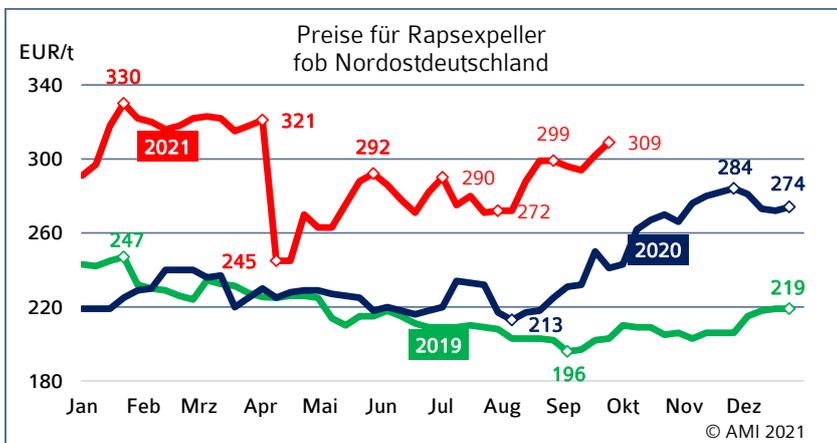
Großhandelspreise

Getrieben von steigenden Rohstoffpreisen, verteuerte sich auch Biodiesel. War anfänglich das Kaufinteresse noch zurückhaltend, flammte zwischenzeitlich Nachfrage auf und führte bei unzureichendem Angebot zu weiterem Preisanstieg. So spreizt sich die Preisdifferenz zu den Folgeterminen. Im Schnitt kostete Biodiesel im September 189,40 EUR/t und war somit 10 % teurer als im Vormonat.

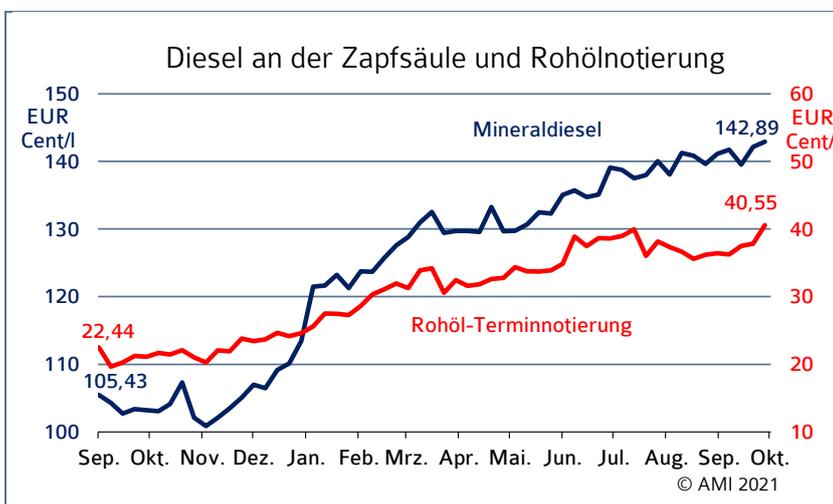
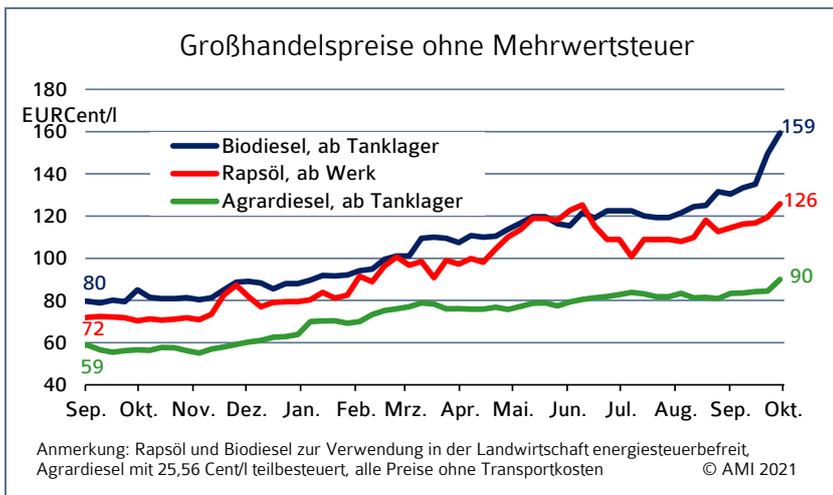
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 29.09.2021, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2021 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	641	277	1 385	1090
Vorwoche	612	270	1 315	1049

Quelle: AMI



Biodiesel, Diesel



Tankstellenpreise

Die Tankstellenpreise legten im September kräftig zu, angetrieben von steigenden Rohölnotierungen. Vor allem zum Monatsende wurde die Notierungen vom knappen Angebot in den USA, dort kann aufgrund der Schäden durch den Hurrikan in der Golfregion weiterhin nur begrenzt gefördert und raffiniert werden, befeuert und erreichten ein 10-Wochenhoch. Die deutschen Tankstellenpreise verteuerten sich gegenüber Vormonat um 10 % auf 189,40 Cent/l.

Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel nahm im Juli 21 gegenüber Vormonat auf 232.450 t um fast 11 % sprunghaft zu und vollführt damit die gleiche saisonale Entwicklung wie schon in den Vorjahren, allerdings mit geringerem Volumen, denn im Juli 2020 waren 305.260 t verbraucht worden. Aber das ist immerhin das größte Volumen seit 8 Monaten. Da gleichzeitig der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff mit rund 2,9 Mio. t im Juli 21 stabil blieb, erhöhte sich der Beimischungsanteil auf 7,5 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol legte im Juli 21 um 2 % auf rund 98.100 t zu. Im Vergleich zum Juli 2020 bedeutet dies allerdings ein Rückgang um 13 %. Sowohl das Beimischungsvolumen als auch der Anteil am ETBE gingen zum Vorjahr zurück. Zum Vormonat verzeichnet der Anteil am

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021

in 1.000 t								kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	2021	2020
Biodiesel Beimischung	172,2	157,7	182,5	211,3	204,7	210,0	232,4	1.377,9	1.721,7
Dieselmotorkraftstoffe	2.033,9	2.065,2	2.727,4	2.574,1	2.523,0	2.885,7	2.882,1	17.836,3	18.345,6
Biodiesel + Diesel	2.206,1	2.222,9	2.909,9	2.785,4	2.727,7	3.095,7	3.114,6	19.214,2	20.067,4
Anteil Biodiesel in %	7,8	7,1	6,3	7,6	7,5	6,8	7,5	7,2	8,6
Bioethanol ETBE a)	10,6	9,2	13,4	13,2	14,1	10,9	14,0	91,8	76,5
Bioethanol Beimischung	65,2	50,6	67,9	76,9	90,1	85,2	84,1	519,8	561,6
Summe Bioethanol	75,8	59,8	81,3	90,1	104,3	96,2	98,1	611,6	638,1
Ottomotorkraftstoffe	948,5	956,5	1.248,8	1.177,3	1.214,4	1.392,9	1.396,6	8.422,4	8.688,8
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.024,3	1.016,2	1.330,0	1.267,5	1.318,7	1.489,1	1.494,7	9.033,9	9.326,9
Anteil Bioethanol in %	7,4	5,9	6,1	7,1	7,9	6,5	6,6	6,8	6,8

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

ETBE einen sprunghaften Anstieg um fast 28 %, während zur Beimischung rund 1,3 % weniger verwendet wurden. Der Einsatz von reinem Ottomotorkraftstoff blieb gegenüber Vormonat mit knapp 1,4 Mio. t nahezu stabil, so dass der Beimischungsanteil im Juli 2021 immerhin um 0,01 Prozentpunkte auf 6,6 % zulegen konnte.

Schlaglichter

UFOP formuliert Forderungen zur Bundestagswahl 2021

Mit der zentralen Forderung nach einem klaren Bekenntnis zur Bedeutung und zu den Chancen des Ackerbaus für den Klimaschutz und die Vielfalt in mit Ölsaaten und Körnerleguminosen erweiterten Fruchtfolgen hat die UFOP ihren Forderungskatalog zur Bundestagswahl 2021 vorgestellt. Die UFOP betont die erforderliche nachhaltige Intensivierung der Erzeugung durch Nutzung bereits verfügbarer Innovationen in der Züchtung, in der Produktionstechnik und durch die Verwertung der Endprodukte als Nahrungs- und Futtermittel, aber auch in nachhaltigen Biokraftstoffen.

Der Forderungskatalog umfasst zwölf Anliegen. Im Bereich der Agrarpolitik betont dieser die Forderungen zur Weiterentwicklung und angemessen mit Fördermitteln ausgestatteten vom Bundeslandwirtschaftsministerium angestoßenen Ackerbaustrategie 2035 und der Eiweißpflanzenstrategie. In Kombination mit Innovationen im Pflanzenschutz und in der Pflanzenzüchtung sei es möglich, so die UFOP, zeitnah Ertrags- und zudem Klimaschutzpotenziale im Ackerbau zu heben, indem die Proteinversorgung verstärkt auf eine regionale Vermarktung ausgerichtet wird. Dies müsse gegenüber den Verbraucherinnen und Verbrauchern auch sichtbar kommuniziert werden, um zu vermitteln, dass hierdurch Futtermittelimporte eingespart werden, betont der Verband mit Blick auf die Farm to Fork-Strategie der EU-Kommission. Diese Feststellung schließt die Verarbeitung von Raps als nachwachsender Rohstoff zur Herstellung von Rapsschrot und Biokraftstoffen ein.

Die UFOP unterstreicht angesichts des kurzfristig notwendigen Handlungsbedarfs beim Klimaschutz die wichtige Brückenfunktion der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und fordert ein grundsätzliches Bekenntnis ein. Zudem müsse auch die nächste Bundesregierung die Bedeutung



des Verbrennungsmotors und die erforderliche Forschungsbegleitung und -förderung anerkennen, um Verlagerungseffekte auch in der Wertschöpfung in Drittländer zu vermeiden. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors erfordere alle Optionen, diese müsse auch den Kraftstoff im Fahrzeugtank berücksichtigen. Diese Feststellung betreffe auch die Landwirtschaft mit ihrem hohen Leistungsbedarf bei der Bewirtschaftung der Flächen, betont die Förderunion und fordert die Beibehaltung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe.

Klares Bekenntnis zu nachwachsenden Rohstoffen

Im Rahmen der Bioökonomiestrategie muss ein klares Bekenntnis abgegeben werden für nachwachsende Rohstoffe aus Anbaubiomasse für die energetische und stoffliche Nutzung. Der Anbau ist als eine für die Landwirtschaft wichtige Absatz- und damit Einkommensoption anzuerkennen.

Klimaschutzziel 2030 – „Brückenfunktion“ der Biokraftstoffe anerkennen

Die Kappungsgrenze für nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse ist zu erhöhen.

Bekenntnis zum Verbrennungsmotor

Die Politik muss sich im Rahmen einer technologie- und rohstoffoffenen Klima- und Verkehrspolitik zur Perspektive des Verbrennungsmotors bekennen.

Biokraftstoff-Systemforschung intensivieren

Infolge steigender emissionsrechtlicher Anforderungen und zunehmender Optionen zur Kombination fossiler und THG-reduzierter Kraftstoffe muss die Forschung intensiviert werden.

Nachhaltigkeitszertifizierung weiter verbessern

Mit der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) muss die Qualität der zugelassenen Zertifizierungssysteme, einschließlich der Zertifizierungsstellen, weiter verbessert werden.

Einsatz von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft fördern

Die Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft muss in den europäischen Klima-, Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien bis mindestens 2030 abgesichert werden.

Mehr Flexibilität in der Anwendung von Biokraftstoffen ermöglichen

Höhere Beimischungsanteile von Biodiesel (B10, B20, B30) müssen durch Änderung der Kraftstoffqualitätsverordnung (10. BImSchV) ermöglicht und die emissionsrechtliche Zulassung der Fahrzeuge muss vereinfacht werden.

Weitere Informationen und den Link zur Broschüre: www.ufop.de/presse/aktuelle-pressemitteilungen/forderungen-zur-bundestagswahl-2021/

Schlaglichter

Biokraftstoffwirtschaft zur Bundestagswahl: Bemühungen und Pläne zum Ausbau erneuerbarer Energien dürfen Verkehrssektor nicht außer Acht lassen

Die Verbände der Biokraftstoffwirtschaft, BDBe, MVaK, UFOP und VDB, wenden sich kurz vor der Bundestagswahl mit einem Appell an die wahlkämpfenden Parteien, bei ihren ambitionierten Plänen zu Ausbau und Förderung erneuerbarer Energien nicht allein den Strom- und Wärmesektor zu betrachten. Auch im Verkehrssektor gibt es zur weiteren zügigen Reduzierung der CO₂-Emissionen keine Alternative. Bisher beschränkt sich die Debatte allerdings fast ausschließlich auf die verstärkte Förderung der Elektromobilität. Damit sind die Klimaschutzziele im Verkehr kurz- und mittelfristig aber unerreichbar.

Eine Debatte über den Ausbau der erneuerbaren Energien darf sich daher nicht auf die Energiequellen Wind- und Solarenergie beschränken, sondern muss auch die im Verkehr genutzten biomasse- und abfallbasierten, zertifiziert nachhaltigen Energieträger miteinbeziehen. Die Beimischung von Biokraftstoffen in Benzin und Diesel reduziert den CO₂-Ausstoß des Verkehrs aktuell

um rund 13 Millionen Tonnen jährlich. Die im Straßenverkehr genutzte Energie stammt trotz des Markthochlaufs der Elektromobilität noch immer zu rund 93 Prozent aus fossilen Quellen. In den vergangenen Jahren ist es auf allen politischen Ebenen versäumt worden, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr durch eine konsequente Kraftstoffpolitik signifikant zu erhöhen. Dies ist aber Voraussetzung, um das Klimaschutzziel für das Jahr 2030 erreichen zu können. Denn der stetig größer werdende Fahrzeugbestand besteht weiterhin zu mehr als 90 Prozent aus Fahrzeugen, die durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden. Dies wird sich in den kommenden Jahren nur langsam ändern.

Biodiesel und Bioethanol sowie Biomethan sind eine sofort einsetzbare regenerative Alternative zu fossilen Kraftstoffen. Um kurzfristig die CO₂-Intensität der flüssigen Energieträger im Verkehr zu senken, können die Beimischungsanteile dieser Biokraftstoffe sofort und unproblematisch

erhöht werden: Zum einen durch die Streichung der so genannten Schutzsortenregelung, die Tankstellen dazu verpflichtet, neben Super E10 auch E5 anzubieten. Über 95 Prozent aller in Deutschland zugelassenen und alle neuen Autos mit Benzinmotor sind für Super E10 freigegeben. Für alle anderen sollte Super plus (E5) als Schutzsorte bestehen bleiben. Super E10 muss wie in zahlreichen EU-Nachbarländern der Standard-Ottokraftstoff werden. Zum anderen durch eine Erhöhung der maximalen Anteile von nachhaltigem Biodiesel und Bioethanol in Diesel und Benzin. Hierfür muss die Kraftstoffnormung von E20 auf europäischer Ebene zügig betrieben werden. Höhere Biodieselbeimischungen wie B10 sowie B30 müssen für den Verkauf an Tankstellen zugelassen werden.

Die Verbände der Biokraftstoffwirtschaft fordern die zukünftige Bundesregierung auf, die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie in diesem Sinne zu konkretisieren und den bestehenden gesetzlichen Rahmen anzupassen.

Landwirtschaft: Multifuel-Konzept für Pflanzenöl und Diesel im Traktor

Der Einsatz von nachhaltig zertifizierten und treibhausgasoptimierten Biokraftstoffen ist aus Sicht der UFOP ein unmittelbar wirksamer Beitrag zum Klimaschutz. Das Klimaschutzgesetz gibt auch für die Landwirtschaft verbindlich restriktive Treibhausgashöchstmengen vor. Das Projekt: Auf Basis eines Serien-Dieseltanktors wurde vom John Deere European Technology Innovation Center ein Multi-Fuel-Traktor der Stufe V entwickelt werden, der mit verschiedenen

Kraftstoffen (Pflanzenöle, Biodiesel, Diesel) sowie mit Mischungen daraus gleichermaßen betrieben werden kann. Der Traktor wurde dazu mit einem Kraftstofferkennungssystem und einer automatischen Anpassung der Motorparameter in Abhängigkeit vom jeweiligen Kraftstoff ausgestattet und im Praxiseinsatz erfolgreich getestet: youtu.be/ruohq2FDNY4

Weitere Informationen [hier](#).



Schlaglichter

Freigabeliste für den Einsatz von Biodiesel in der Binnenschifffahrt veröffentlicht

In der [aktuellen Freigabeliste](#) (Herausgeber AGQM, MVaK, UFOP, VDB) sind Motoren für die Binnenschifffahrt aufgeführt, für die der Einsatz von Biodiesel durch die Hersteller zugelassen ist. Insbesondere Scania Marine Engines sticht durch zahlreiche Freigaben für reinen Biodiesel (B100) hervor. Andere Hersteller lassen Beimischungen wie B7 (bis zu 7 Prozent Biodiesel), B20 und B30 zu. Biodiesel vermindert den Anteil der Feinstaubemissionen, ist nicht als Gefahrgut eingestuft und besitzt die niedrigste Wassergefährdungsklasse. „Biodiesel ist ideal für die Binnenschifffahrt geeignet. Im Falle einer Havarie wären die Schäden für die Umwelt deutlich geringer als bei fossilem Schiffsdiesel, da Biodiesel leichter biologisch abbaubar ist“, sagte Detlef Evers (MVaK). „Mit der Freigabeliste zeigen wir, dass höhere Anteile von Biodiesel in vielen Fällen heute schon zum Einsatz kommen können, um auch in der Binnenschifffahrt die CO₂-Emissionen signifikant zu senken“, sagte Elmar Baumann, VDB.

Für die Schifffahrt in Deutschland und in vielen anderen europäischen Ländern gibt es bislang keine Vorgaben zur CO₂-Minderung. Auch ist sie derzeit nicht in den Emissionshandel der Europäischen Union eingebunden. Weil die Erneuerungsrate der Binnenschiff flotte gering ist und Schiffe zum Teil noch viele Jahre im Einsatz sein werden, ist Klimaschutz durch den Einsatz von Biodiesel im Schiffsbestand ein besonders probates Mittel. „Nachhaltig produzierter Biodiesel ist hervorragend geeignet, um in Bereichen wie der Binnenschifffahrt die Treibhausgasemissionen zu senken, in denen hierfür mittel- und langfristig kaum andere

technische Lösungen zur Verfügung stehen“, sagte Stephan Arens, UFOP.

Biodiesel mindert den Treibhausgasausstoß um 65 bis 93 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Biokraftstoffe müssen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nachhaltig produziert werden. Deshalb darf für die Rohstoffe kein Regenwald gerodet, Torfmoor entwässert oder Grünland umgebrochen werden. Auch die korrekte Einstufung von Abfällen und Reststoffen wird durch Zertifizierungssysteme kontrolliert.

[Download](#) der deutschen Broschüre.



Kraftstoffe der Zukunft 2022 erneut als Online-Konferenz

KRAFTSTOFFE DER ZUKUNFT

Vom 24. bis 28. Januar 2022 findet der 19. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“ erneut digital statt. Das Motto des Fachkongresses lautet: „Kraftstoffe der Zukunft 2022 - Navigator für nachhaltige Mobilität!“. Wie gewohnt wird die Veranstaltung zweisprachig (Deutsch-Englisch) durchgeführt.

Der Internationale Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ ist die Leitveranstaltung der europäischen Biokraftstoffbranche und zugleich wichtiges Diskussionsforum für die deutsche, europäische und internationale Entwicklung erneuerbarer Mobilität. Kraftstoffe der Zukunft 2022 begrüßt nationale und internationale Teilnehmer, darunter Vertreter aus der Rohstoffeffassung und -verarbeitung, der Biokraftstoff-, Mineralöl- und Kraftfahrzeugindustrie, der chemischen Industrie, der Transport- und Logistikbranche, der Zertifizierungssysteme

sowie aus Politik, Wissenschaft und Forschung.

Der Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität bietet die herausragende Möglichkeit, Ihr Unternehmen oder Ihre Organisation einem internationalen Fachpublikum vorzustellen und/oder über ein Sponsoring zu präsentieren. Einzelheiten hierzu finden Sie im Ausstellungs- und Beteiligungsangebotsangebot.

Link zur Programmübersicht finden Sie [hier](#).

Schlaglichter

VDB: Biokraftstoffe im kommunalen Lkw- und Busfuhrpark

Biokraftstoffe schonen kommunale Haushalte und erleichtern es Städten und Gemeinden, gesetzliche Vorgaben zum Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge einzuhalten. „Wir verwenden in Ilmenau in 51 unserer 63 Bussen reinen Biodiesel und haben dadurch im Jahr 2021 rund 100.000 Euro gespart. Das funktioniert technisch einwandfrei“, sagte Matthias Höring, Geschäftsführer der IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau aus Thüringen. Als verantwortlicher Flottenmanager ist er für den Kraftstoffeinsatz zuständig und setzt in seinen Fahrzeugen seit 2020 wieder reinen Biodiesel (B100) ein. Bereits bis 2012 hatte Höring in der Ilmenauer Busflotte B100 tanken lassen. Danach rechnete es sich wegen der gestiegenen Steuerbelastung nicht mehr für den Betrieb. Das ist heute anders: Kommunen, die B100 in ihrer Fahrzeugflotte tanken, können jetzt die Preissteigerungen einsparen, die durch das Brennstoffemissionshandlungsgesetz (BEHG) bei fossilen Kraftstoffen hervorgerufen werden. In diesem Jahr beträgt der CO₂-Preis 7 Cent pro Liter, bis 2026 steigt der Preisabstand zwischen fossilem Diesel und Biokraftstoff auf 26 Cent pro Liter – und damit entsprechend

die Einsparung. Neben dem Preisvorteil gegenüber fossilen Kraftstoffen spricht Höring an, dass der nachhaltig hergestellte Biodiesel rund 70 Prozent weniger Treibhausgase emittiert als fossile Kraftstoffe. „Der Biodiesel in unseren Bussen wird aus einheimischem Raps gewonnen. Die im Frühjahr blühenden gelben Rapsfelder zeigen, wie hier lokale Wertschöpfung stattfindet“, sagte Höring.

Ein weiterer Vorteil ist, dass Kommunen die Vorgaben des neuen „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ mit Biodiesel einhalten können. Sie sind verpflichtet, in den kommenden Jahren im öffentlichen Fuhrpark einen Mindestanteil an klimaschonenden Fahrzeugen einzusetzen: Bei Lkw müssen bis zum Jahr 2025 zehn Prozent klimafreundlich fahren, dieser Wert steigt bis 2030 auf 15 Prozent. Für Busse sind bis 2025 Anteile von 45 Prozent und bis Ende 2030 von 65 Prozent vorgeschrieben. Mit reinen Biokraftstoffen kann eine Kommune diese verbindlichen Vorgaben für Lkw vollständig erfüllen, die für Busse zur Hälfte. „Für Kommunen, die noch nicht in E-Mobilität investieren können

oder wollen, ist B100 eine ausgezeichnete und praktikable Alternative, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Damit können sie in dafür freigegebenen Dieselmotoren reinen Biodiesel günstig tanken“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB).

Der Preisvorteil von Biodiesel speist sich auch aus dem sogenannten Quotenhandel im Rahmen der gesetzlichen „Treibhausgasminderungsquote“ (THG-Quote). Sie verpflichtet die Mineralölunternehmen, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe im Vergleich zum Jahr 2010 zu senken, derzeit um 6 Prozent. Dieser Wert steigt bis 2030 auf 25 Prozent. Die starke Minderung von Treibhausgasen, die der Einsatz von 100 Prozent Biodiesel erlaubt, hilft den Mineralölunternehmen, die THG-Quote zu erfüllen. Diese Quotenerfüllung kann auch an andere Mineralölunternehmen verkauft werden. Die Treibhausgasminderung ist also bares Geld wert und erlaubt es, den Biodiesel günstiger als Dieselmotoren anzubieten.

Quelle: VDB-Pressemitteilung

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.