

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE.....3
Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	04. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	703,00	697,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	748,00	726,00	↗
Rapsöl	1.615,00	1.560,00	↗
Rapsschrot	355,00	325,00	↗
Rapspresskuchen*	320,00	395,00	↘
Paris Rapskurs	792,00	719,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, inkl. MwSt.			
Biodiesel	167,04	165,26	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	162,52	160,05	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	79,98	77,61	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise bewegen sich zuletzt im Einklang mit den globalen Märkten nach unten
- Rapsvorräte der Ernte 2021 weitestgehend geräumt, Partien ex Ernte 22 weiterhin preisfest
- US-Sojakurse im Januar 22 mit Aufwärtsbewegung, Sorge um kleinere Ernte in Südamerika treibt

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot vergünstigt sich im Januar im Schnitt um 13 EUR/t, fallende Preise beleben das Kaufinteresse
- Sojaschrotpreise verzeichnen erneutes Plus, GVO-freie Ware ebenfalls teurer als im Dezember 21

Pflanzenöle

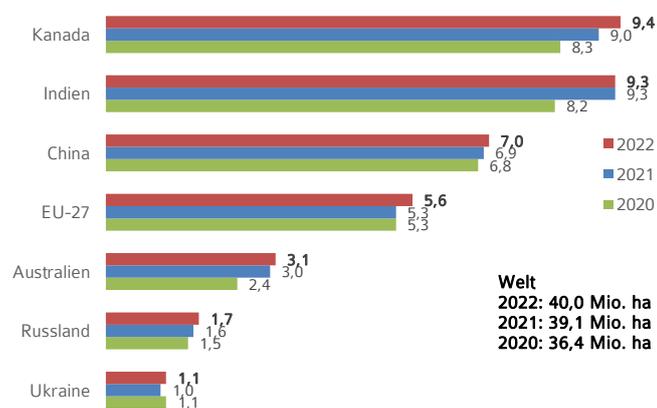
- Rapsölpreise geben im Januar deutlich nach, Kaufinteresse besteht kaum, Richtungswechsel zum Monatsende
- Palmöl auf Allzeithoch, Indonesiens Export-Beschränkungen lenken Nachfrage nach Malaysia

Kraftstoffe

- Preiseinbruch für Biodiesel belebt Kaufinteresse
- Rohölkurs auf 7-Jahreshoch, knappes globales Angebot und Sorge um eingeschränkte Versorgung treiben

Grafik der Woche

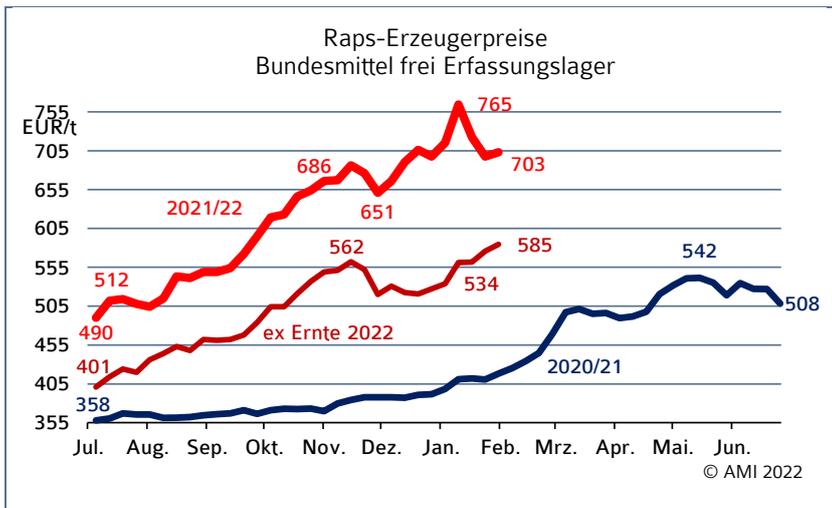
Anbauflächenschätzung für Raps in Mio. ha



Quelle: IGC

Anmerkung: 2020, 2021 geschätzt, 2022 Prognose

Marktpreise



Raps

In Paris ging es bis Mitte Januar immer weiter nach oben, so dass die Marke von 830 EUR/t mit 828 EUR/t für den Februarkontrakt fast erreicht wurde. Mit Beginn der zweiten Januarhälfte brachen die Rapspreise ein. Im Tagesgeschäft herrscht teilweise Orientierungslosigkeit. Preisnennungen verloren rasch ihren Wert, es gab eine große Preisvolatilität mit Tendenz nach unten. Verarbeiter zeigten kaum noch Bedarf an Lieferungen im 1. Quartal dieses Jahres, sondern warten erst einmal ab und nutzen die Vorräte und Vertragspartien. Zudem dürfte australische Importware die Versorgungslage am hiesigen Markt in absehbarer Zeit etwas entspannen. Dagegen wird die Ernte 2022 weiterhin mit hohen Preisen in Vorkontrakten bedacht.

Rapsöl

Die Rapsölpreise erreichten Mitte Januar, befeuert von einem anhalten knappen Angebot, mit 1.758 EUR/t ein neues Allzeithoch. Das Niveau konnte jedoch nicht gehalten werden, nachdem auch die Pariser Rapskurse in der 2. Januarhälfte einbrachen. Indes bleibt die Nachfrage trotz des immensen Rückgangs von knapp 200 EUR/t innerhalb von 2 Wochen verhalten. Auch Biodieselhersteller kaufen angesichts des Preiseinbruchs für Biodiesel wenig. So bleiben die Umsätze am hiesigen Markt im Januar gering. Zuletzt stabilisierten sich die Forderungen jedoch erneut, so dass am 02.02.22 für 1.615 EUR/t Partien fob deutscher Mühle aufgerufen wurden.

Rapsxpeller

Im Januar scheint das Geschäft am hiesigen Markt deutlich belebter. Besonders Partien zur Lieferung ab Mai 22 und auch schon für die kommende Ernte ab August 22 werden vermehrt nachgefragt. Angetrieben von dem belebten Kaufinteresse erreicht Rapsxpeller fob Norddeutschland in der ersten Januarhälfte die Preisspitze von 408 EUR/t, welche jedoch nicht gehalten werden konnte.

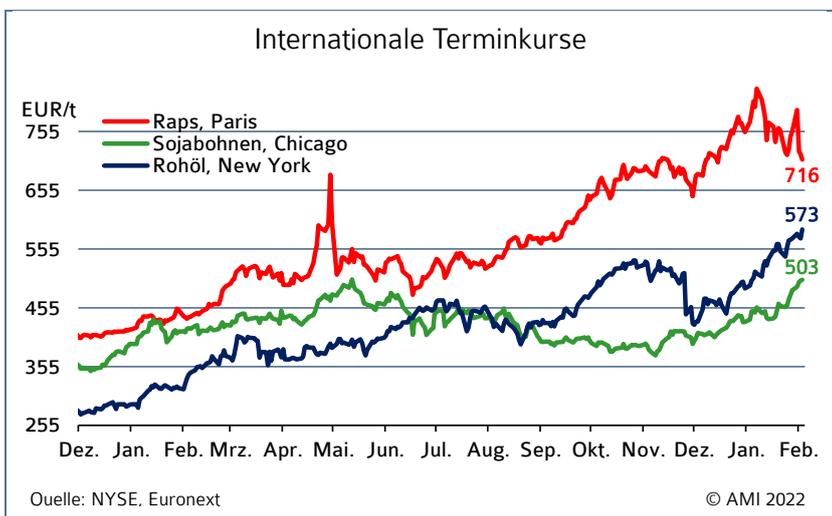
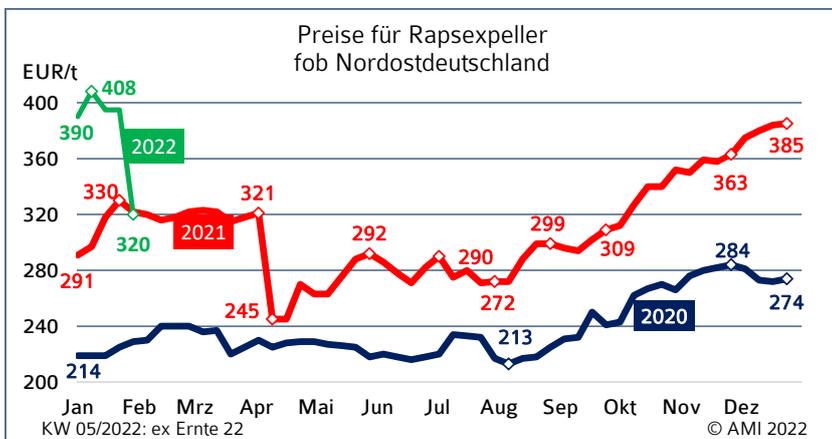
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise verließen im Januar ihr Hochplateau und verzeichneten einen deutlichen Rückgang. Eine mögliche Ursache für den plötzlichen Preiseinbruch könnten Spekulationen von Marktteilnehmern sowie die hohe Volatilität des Rapsmarktes darstellen. Angesichts der immensen Vergünstigungen belebte sich auch die Nachfrage. Zuletzt konnten sich die Forderungen jedoch stabilisieren.

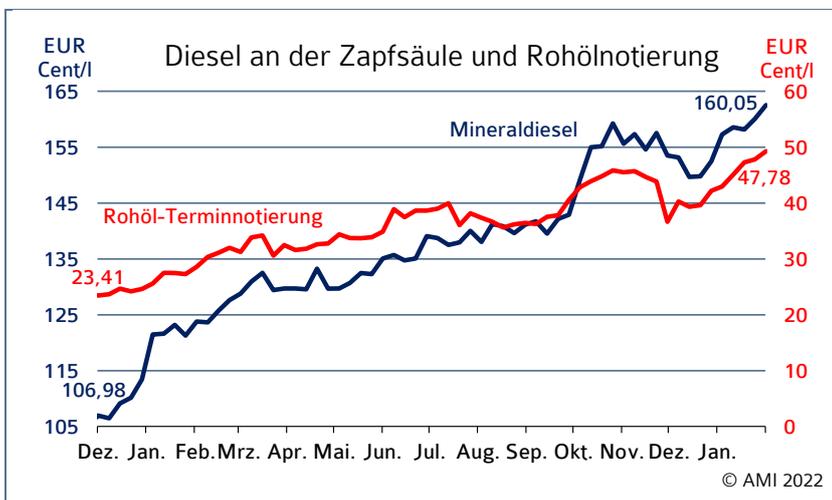
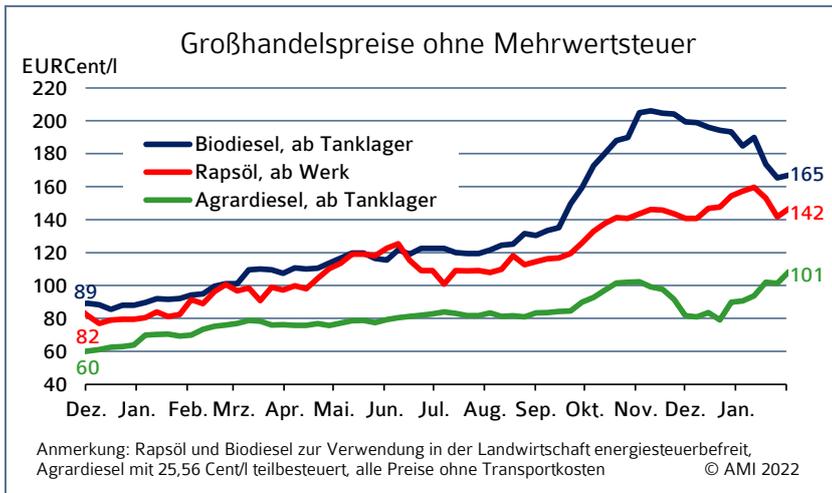
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 02.02.2022, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2021 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	748	355	1 615	1327
Vorwoche	726	325	1 560	1209

Quelle: AMI



Biodiesel, Diesel



Tankstellenpreise

Angetrieben von der Aussicht auf ein knappes Angebot legten die Rohölkurse im Januar kräftig zu und erreichten ein 7-Jahreshoch. Liefer-schwierigkeiten in Libyen und politische Span-nungen in Kasachstan schürten zwischenzeitlich die Sorge um geringere Verfügbarkeit. Auch eine steigende Risikofreude der Kapitalmarktan-leger, die darauf spekulieren, dass die FED die hohe Inflation regulieren kann, ohne den kon-junkturrellen Aufschwung zu gefährden, befeu-erte die Kurse. Denn das würde auch die Nach-frage nach Öl beleben. Der russisch-ukrainische Konflikt sorgte für zusätzlichen Auftrieb.

Verbrauch

Biodiesel

Im November 2021 wurden in Deutschland rund 197.600 t Biodiesel beigemischt, was einem Rückgang von rund 21 % zum Vormonat und 14 % gegenüber dem November 20 entspricht. An Dieseldieselkraftstoff wurden 2,96 Mio. t ver-braucht und damit rund 1 % weniger als im Vor-monat und 14 % mehr als im Vorjahresmonat. So summiert sich der Verbrauch an Dieseldieselkraftstoff in den ersten 11 Monaten des Jahres 2021 auf 29,93 Mio. t und liegt damit rund 2 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Da sich die Biodieselbeimischung gegenüber dem Oktober 21 stärker verringert hat als der Dieseldieselverbrauch, schrumpfte der Beimischungsanteil von vormonatlichen 7,7 auf 6,3 %.

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021

in 1.000 t												kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	2021	2020
Biodiesel Beimischung	172,2	157,7	182,5	211,3	204,7	210,0	232,4	266,7	260,5	248,8	197,6	2.346,7	2.816,2
Dieseldieselkraftstoffe	2.033,9	2.065,2	2.727,4	2.574,1	2.523,0	2.885,7	2.882,1	2.942,7	2.850,1	3.004,2	2.962,0	29.929,4	29.415,4
Biodiesel + Diesel	2.206,1	2.222,9	2.909,9	2.785,4	2.727,7	3.095,7	3.114,6	3.209,4	3.110,6	3.253,0	3.159,7	32.276,1	32.231,7
Anteil Biodiesel in %	7,8	7,1	6,3	7,6	7,5	6,8	7,5	8,3	8,4	7,7	6,3	7,3	8,7
Bioethanol ETBE a)	10,6	9,2	13,4	13,2	14,1	10,9	14,0	14,3	15,9	15,0	10,3	147,2	118,5
Bioethanol Beimischung	65,2	50,6	67,9	76,9	90,1	85,2	84,1	105,1	83,0	112,0	88,4	905,8	903,5
Summe Bioethanol	75,8	59,8	81,3	90,1	104,3	96,2	98,1	119,4	98,9	127,0	98,7	1.053,0	1.022,0
Ottokraftstoffe	948,5	956,5	1.248,8	1.177,3	1.214,4	1.392,9	1.396,6	1.463,6	1.441,0	1.386,4	1.341,0	14.069,8	13.994,6
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.024,3	1.016,2	1.330,0	1.267,5	1.318,7	1.489,1	1.494,7	1.583,0	1.539,9	1.513,4	1.439,7	15.122,8	15.016,6
Anteil Bioethanol in %	7,4	5,9	6,1	7,1	7,9	6,5	6,6	7,5	6,4	8,4	6,9	7,0	6,8

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Auch der Verbrauch von Bioethanol und Ottokraftstoff ist im November 2021 geschrumpft. Beigemischt wurden rund 88.400 t Bioethanol, was gut 21 % weniger als im Vormonat waren. Indes werden mit 10.300 t rund 31 % weniger ETBE verwendet als noch im Oktober 21. So schrumpft der Beimischungsanteil auf 6,9 %, während im Vormonat noch der Höchstwert von 8,4 % erreicht wurde. Im November 20 wurde mit 7,2 % noch etwas mehr beigemischt. Der Verbrauch von Bioethanol in den ersten 11 Monaten des Jahres 2021 summiert sich somit auf 1,05 Mio. t und übersteigt damit das Vorjahresvolumen von Januar 20 bis November 20 um glatt 3 %. Der Verbrauch von Ottokraftstoffen hat sich mit 1,34 Mio. t im Vergleich zum Vormonat um rund 3 % verringert. Gegenüber November 20 entspricht das jedoch einem Zuwachs von rund 21 %.

Schlaglichter

Zu Bundesminister Habecks „Eröffnungsbilanz Klimaschutz“: UFOP vermisst Anerkennung der Bioenergie als essentiell notwendigen Beitrag zum Klimaschutz

Bundeswirtschafts- und -klimaschutzminister Habeck stapelt zum Amtsantritt tief mit einer negativen Eröffnungsbilanz.

Wer zum Amtsantritt eine negative Eröffnungsbilanz beim Klimaschutz präsentiert, sollte sich im Umkehrschluss gut überlegen, mit welchen Optionen und Maßnahmen das Saldo bis zum Jahr 2030 nicht nur ausgeglichen, sondern übererfüllt werden kann. Die UFOP zeigt sich angesichts zahlreicher Widersprüche enttäuscht von der „Eröffnungsbilanz Klimaschutz“, die zu Beginn der Amtszeit von Bundesminister Habeck vorgelegt wurde.

Die Botschaft des Bundesministers ist klar: Wenn Deutschland bei der Einhaltung der Klimaschutzziele für 2030 versage, habe dies die frühere Bundesregierung zu verantworten, da der drastische Rückstand der vergangenen Jahre trotz der jetzt angekündigten Maßnahmen kaum aufzuholen sei. Nach Auffassung der UFOP sollte diese Feststellung doch eine ausreichende Motivationsgrundlage sein, alle Akteure einzubeziehen, die vorrangig im Verpflichtungszeitraum bis 2030 einen messbaren Klimaschutzbeitrag leisten können. Die Bioenergie als Impulsgeber

für die Wertschöpfung und Einkommenssicherung für die Landwirtschaft bzw. für den gesamten ländlichen Raum gehört auf Grund ihrer Anwendungsvielfalt zwingend dazu.

Die UFOP appelliert daher an Bundesminister Habeck – auch aufgrund seiner Regierungserfahrung als früherer Landwirtschaftsminister von Schleswig-Holstein – die Biomasseproduktion auf den Feldern im Hinblick auf die heute zu beachtenden ordnungsrechtlichen Anforderungen für den Rohstoffanbau zu bewerten. Hier bestehen Defizite im internationalen Wettbewerb, wenn Innovationen wie neue Züchtungsmethoden nicht angewendet werden können oder Fortschritte keine analoge Förderung erfahren wie die Umstellung des Wärme- und Verkehrssektors auf Strom als Energiequelle.

Die UFOP erinnert an die Vorreiterrolle der Biokraftstoffe bezüglich der gesetzlich verankerten Nachhaltigkeitszertifizierung, die ab 2022 erweitert und verschärft wird. Nicht nachvollziehbar ist daher der Hinweis in der Eröffnungsbilanz auf die Konkurrenz zur stofflichen Nutzung. Selbst bei historischen Tiefstständen bei den Erzeugerpreisen für Raps und Getreide gab es die Nachfrage aus dem stofflichen



Bereich nicht. Die bisherige Bioökonomiestrategie ging somit an der Landwirtschaft spurlos vorbei. Die Industrie orientiert sich am Weltmarkt. Gesetzlich vorgegebene Nachweise für die Nachhaltigkeit oder eine Dokumentation in einer Datenbank – wie dies bei Biokraftstoffen auch bei Lieferungen aus Drittländern der Fall ist – sucht man hier vergeblich.

Die UFOP appelliert anlässlich der Eröffnungsbilanz an den Wirtschafts- und Klimaschutzminister Habeck, den Dialog auch mit der Land- und Forstwirtschaft zu suchen mit dem Ziel, die Klimabilanz in einem engen Schulterschluss möglichst schnell und sichtbar zu verbessern. Hieran hat die Landwirtschaft ein unmittelbares Interesse, weil gerade dieser Sektor vom Klimawandel unmittelbar betroffen ist und Landwirtschaftliche Betriebe naturgemäß nicht vor diesen Problemen „wegziehen“ können.



JaffarAliAfzal123/Shutterstock.com

Schlaglichter

Branchenplattform fordert Beibehaltung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft und Aufstockung der Fördermittel

Die Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ fordert in einem Schreiben Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir auf, die Beibehaltung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe, die in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden, bei der EU-Kommission zu beantragen. In dem Schreiben heißt es: „Die steuerliche Begünstigung von Biodiesel und Pflanzenöl nach §57 Energiesteuergesetz stellt die entscheidende Voraussetzung dar, um zum einen Land- und Forstwirten einen ökonomischen Anreiz für den Einsatz von Biokraftstoffen und zum anderen Landtechnikunternehmen das nötige Vertrauen für die Freigabe und Zertifizierung der Motoren zu geben.“ Der Biokraftstoffeinsatz in der Land- und Forstwirtschaft ist mit einem Treibhausgasminderungspotenzial von ca. 3 Mio. t CO₂ vergleichsweise schnell mobilisierbar und zudem als Ergebnis der Nachhaltigkeitszertifizierung exakt kalkulierbar. Dieser Beitrag kann auf die Treibhausgasminderungsverpflichtung der Landwirtschaft gemäß Klimaschutzgesetz angerechnet werden.

Anlass für dieses Schreiben sind die am 27. Januar von der EU-Kommission veröffentlichten neuen Klima-, Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (KUEBLL). Diese



ermöglichen nach den Randnummern 80 und 303 die steuerliche Begünstigung nachhaltiger Biokraftstoffe, bei Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien der Erneuerbare-Energien-Richtlinie. Die bisherige Steuerbegünstigung ist zum 31.12.2021 ausgelaufen und bedarf jetzt auf Grundlage der neuen KUEBLL umgehend einer Anschlussregelung. Die Steuerbegünstigung wird mit dem sogenannten Agrardieselfverfahren praktisch umgesetzt. Die Betriebe erhalten die vorausgezahlte Energiesteuer im Folgejahr bisher in vollem Umfang zurückerstattet.

Zudem spricht sich die Branchenplattform in ihrem Schreiben dafür aus, die Fördermöglichkeiten der „Richtlinie zur Förderung der Energieeffizienz und CO₂-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau“ für die Umrüstung und Anschaffung von Landmaschinen zur Nutzung von

Biokraftstoffen zu erhöhen: „Die Branchenplattform begrüßt, dass Umrüstung und Anschaffung von Landmaschinen zur Nutzung von Biokraftstoffen unterstützt werden. Der Fördersatz von 40% ist mit Blick auf die Biokraftstoffumstellung allerdings zu gering, um Landwirte tatsächlich in nennenswerter Zahl zum Umstieg auf klimafreundliche Antriebe zu bewegen.“ Mit Blick auf den Förderumfang sieht die Branchenplattform die Höhe des Etats für das Programm als nicht ausreichend an, um den kurzfristig erforderlichen Klimaschutzbeitrag erzielen zu können.

Die Produktion erneuerbarer Energien ist bereits in vielen landwirtschaftlichen Betrieben ein wichtiges Standbein, wobei neben einer breiten Vielfalt an nachwachsenden Rohstoffen, die zudem Proteinfuttermittel liefern, auch Rest- und Abfallstoffe in Biogasanlagen genutzt werden. Bei der Selbstversorgung der Land- und Forstwirtschaft mit erneuerbaren Energien ist noch Potenzial zu heben, von Bioenergienutzungen bis hin zu Photovoltaikanlagen. Die Branchenplattform unterstreicht, dass bei der Produktion und Nutzung erneuerbarer Energien ganzheitlich gedacht werden müsse. Auch hierzu möchte die Branchenplattform ihren Beitrag leisten.



Aleksandar Malivuk/Shutterstock.com

Schlaglichter

Kraftstoffe der Zukunft 2022 – politische Statements des ersten Tages

Vom 24. bis 28. Januar diskutieren mehr als 60 Redner auf dem 19. Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“ über Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele. Im Zentrum der Vorträge und Diskussionsrunden steht der innovative Einsatz und die technische Weiterentwicklung von erneuerbaren Kraftstoffen im Mobilitätssektor.

„Die Eröffnungsbilanz zum Klimaschutz der neuen Bundesregierung hat gezeigt, dass die bis 2030 im Verkehrssektor zu erreichenden Treibhausgaseinsparungen enorm sind. Es gilt daher, erneuerbare Kraftstoffe für einen sofort wirksamen Klimaschutz im Verkehr konsequent zu nutzen. Denn nachhaltige Biokraftstoffe können hier bereits heute eine Erfolgsbilanz vorweisen, die es zukünftig weiter auszubauen gilt,“ sagte BBE-Vorsitzender Artur Auernhammer in der ersten Kongress-Session. 2020 hätten nachhaltige Biokraftstoffe einen Rekordwert von mehr als 13 Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Das seien fast 4 Millionen Tonnen mehr als im Jahr davor. Dafür wäre vor allem die Treibhausgasemissionsquote verantwortlich, die von 4 Prozent in 2019 auf 6 Prozent in 2020 angehoben wurde. Der damit verbundene Treibhausgasemissionswettbewerb würde Wirkung zeigen. „Nachhaltige Biokraftstoffe sind und bleiben daher ein unverzichtbarer Beitrag für effektiven Klimaschutz im Verkehr“, betonte Auernhammer.

Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (s. Bild), plazierte prominent die Vielfältigkeit nachhaltiger Antriebsmöglichkeiten in ihrem Vortrag: „Für die Erreichung unserer ehrgeizigen Klimaschutzziele brauchen wir alle alternativen Antriebstechnologien und die ganze Bandbreite an alternativen Kraftstoffen. Von der Batterie bis zum eFuel müssen wir die Vorteile jeder Technologie zur CO₂-Reduktion nutzen.“

Prof. Dr.-Ing. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x, stellte die neuen Anreize zum von der EU-Kommission entworfenen Klimaschutzpaket heraus: „Das Fit-for-55-Paket enthält gute Ansätze, etwa einen Reformvorschlag für die Energiesteuer. Das ist ein ganz wichtiger Punkt: Wenn CO₂-neutrale Fuels weit niedriger besteuert werden als fossile Kraftstoffe, schaffen wir echte Angebots- Anreize für grüne Energie. Und nur so sind die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.“

Jens Gieseke, MdEP und Berichterstatter der EVP-Fraktion sowie verkehrspolitischer Sprecher der CDU- sowie CSU-Gruppe, äußerte sich in seinem Beitrag kritisch zum vorliegenden „Fit-for-55-Paket“: „Wir sind mit dem Berichtsentwurf unseres liberalen Kollegen Jan Huitema nicht zufrieden. Unabhängig von allen Innovations- und Investitionszyklen werden neue Flottenziele vorgeschlagen.

Der Berichterstatter ist über das Notwendige hinausgegangen. Wir müssen zu einer sachlichen und rationalen Betrachtung des Dossiers zurückkehren.“ Ein Überbietungswettbewerb nütze weder Verbrauchern, Herstellern, Arbeitnehmern noch der Umwelt. „Im Gegenteil, wir riskieren leichtfertig den Verlust von Hunderttausenden von Arbeitsplätzen in der EU, ohne einen echten Nutzen für das Klima zu erzielen“, fügte Gieseke hinzu.

„Die EU-Vorschläge zur Überarbeitung der Erneuerbare Energien Richtlinie (REDIII) sind ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Die Einführung einer Treibhausgasemissionsquote von 13 Prozent im Verkehr und die Streichung von Mehrfachanrechnungen bestimmter Kraftstoffe werden den Ausstoß fossiler Treibhausgase reduzieren – und zwar nicht nur auf dem Papier“, äußerte sich Dr. Stephan Meeder, Vice-President von ePURE, in seinem Bericht. Die Ziele für den Verkehr müssen jedoch noch ambitionierter werden. Gerade erneuerbares Ethanol biete ein riesiges Potenzial, das die EU immer noch nicht richtig bzw. vollständig nutze. Klimaschädliche Emissionen verursachen nicht die Verbrennungsmotoren, sondern der fossile Kraftstoff, der darin verbrannt werden würde. „Dabei können moderne Motoren schon heute eine höhere Ethanolbeimischung wie E20 nutzen und die THG-Einsparungen vervielfachen“, so Meeder.

Coronabedingt fand der Fachkongress zum zweiten Mal digital statt. Über 500 nationale und internationale Teilnehmer begrüßten die fünf veranstaltenden Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft am ersten Kongresstag. www.kraftstoffe-der-zukunft.com



Session -1- Moderator Stephan Arens begrüßt Daniela Kluckert, PSSt'in beim Bundesverkehrsminister.

Schlaglichter

Kraftstoffkongress 2022: Technologiefenster für alle Alternativen öffnen!

Auf dem 19. Fachkongress für erneuerbare Mobilität drehte sich fünf Tage alles um neue Trends und Einsatzmöglichkeiten erneuerbarer Kraftstoffe. Die fünf veranstaltenden Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft begrüßten mehr als 500 Teilnehmende auf dem digitalen Fachkongress.

Unter dem Motto „Navigator für nachhaltige Mobilität!“ startete der diesjährige Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ am 24. Januar. Nach fünf Tagen intensiven Wissensaustausches schließt der Kongress heute um 16:30 Uhr seinen Online-Stream, in dem in 15 Sessions mehr als 60 nationale und internationale Expertinnen und Experten aus dem Biokraftstoffsektor, der Mineralöl-, Automobil- und Chemieindustrie sowie aus der Wissenschaft und Politik die neuesten Technologien und Maßnahmen für die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor vorstellten. Der Kongress bildete dabei die komplette Bandbreite erneuerbarer Kraftstoffe ab, von Biokraftstoffen über E-Fuels bis hin zu Wasserstoff, und festigte damit seine Position als einer der weltweit größten Branchentreffs für klimaschonende Mobilität.

Der Vorstandsvorsitzende des Bundesverbandes Bioenergie, Artur Auernhammer, betonte zu Beginn des Kongresses die Notwendigkeit einer unmittelbaren Treibhausgasreduzierung im Verkehrsbereich, um die deutschen Klimaziele zu erreichen. Nachhaltige Biokraftstoffe stellten 2020 mit mehr als 13 Millionen Tonnen vermiedenen CO₂-Emissionen den weit überwiegenden Anteil der Treibhausgasreduzierung im Verkehr und werden absehbar für Emissionsminderungen im Fahrzeugbestand unverzichtbar sein, hob

Auernhammer hervor. Daniela Kluckert, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, bezeichnete die Erreichung der Klimaziele als „Herkulesaufgabe“ in allen Sektoren: „Wir brauchen alles, was zur Treibhausgasreduzierung im Verkehrssektor führt, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft einzuschränken.“

Dazu Auernhammer: „Biokraftstoffe sind vorhanden und erprobt und somit das effizienteste und schnellste Instrument für eine Treibhausgasreduzierung, ohne die Mobilitätsbedürfnisse aller Beteiligten einzuschränken.“

Dazu Auernhammer: „Biokraftstoffe sind vorhanden und erprobt und somit das effizienteste und schnellste Instrument für eine Treibhausgasreduzierung, ohne die Mobilitätsbedürfnisse aller Beteiligten einzuschränken.“ Der Europaabgeordnete und stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses Jens Gieseke sprach sich klar gegen ein de-facto Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035 aus und forderte stattdessen ein Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe. Gieseke plädierte angesichts der aktuell in Brüssel laufenden Verhandlungen zum „Fit-for-55“-Paket für Technologieneutralität beim Klimaschutz im Verkehr und warnte angesichts der großen Herausforderung bei der Transformation davor, allein auf Elektromobilität zu setzen. Ein „All-electric“-Ansatz hätte zudem negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und würde anstelle einer fossilen eine strombasierte Abhängigkeit forcieren.

Die Vertreter aus der Biokraftstoffbranche sind sich einig: Das Ambitionsniveau der gesetzlichen Klimaschutzvorgaben müsse angehoben werden. Markteingeführte Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe stünden bereits jetzt für ihren Einsatz bereit. Eine Debatte über eine Priorisierung von E-Fuels versus Biokraftstoffen sei daher hinfällig. Beide Technologien müssen weiter gefördert und genutzt werden – jede besitze eigene Stärken und innovative Biokraftstoffe werden auch in Zukunft benötigt. Als Konsens müsse eine nachhaltige Mobilität sowohl durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur als auch durch die Bereitstellung von nachhaltigen Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen im ländlichen Raum sowie für Flotten einfacher

und nutzerfreundlicher gestaltet werden. Ebenso müsse der Beimischungsanteil von Biokraftstoffen angehoben werden, um die vorhandenen Potentiale als sofort wirksamer Klimaschutz zu nutzen.

Über 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus 31 Nationen sind der Einladung der fünf Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft gefolgt, um sich auf dem fünftägigen internationalen Fachkongress „Kraftstoffe der Zukunft“ über Möglichkeiten der Verkehrswende und CO₂-armer Mobilität zu informieren. Die veranstaltenden Verbände danken allen Partnern und Beteiligten für die erfolgreiche Durchführung des Kongresses und die spannenden Diskussionen. Zum 20-jährigen Jubiläum ist der Internationale Fachkongress vom 23. bis 24. Januar 2023 als Präsenzveranstaltung in Berlin geplant.



Podiumsdiskussion in Session 2: oben v. li.: Stefan Schreiber (VDB), Prof. Christian Küchen (en2x), Dr. Monika Griefhahn (eFuel Alliance); u. li. Moderatorin Sonja von Renssen und Pekka Pesonen (Copa-Cogega).

Schlaglichter

Neue Freigaben-Liste: Diese Nutzfahrzeuge dürfen Biodiesel tanken

In einer neuen Liste sind die Lkw, Busse, Motoren und sonstigen Nutzfahrzeuge aufgeführt, die von den Herstellern für höhere Beimischungen von Biodiesel freigegeben worden sind. Sie können mit einem Anteil von 10 Prozent (B10), 20 Prozent (B20), 30 Prozent (B30) oder reinem Biodiesel (B100) betankt werden. Fast alle namhaften Fahrzeug- und Motorenproduzenten haben Freigaben erteilt, von Caterpillar über Deutz, MAN und MTU bis hin zu Scania und Volvo. Durch den Einsatz von Biodiesel tragen die Betreiber von Nutzfahrzeug-Flotten zum Klimaschutz bei, denn je nach Rohstoff emittiert Biodiesel rund 70–90 Prozent weniger Treibhausgase als fossiler Diesel.

Ein Beitrag des Straßengüterverkehrs zur Emissionsminderung ist besonders wichtig, denn sein Anteil an der insgesamt verbrauchten Kraftstoffmenge lag im Jahr 2019 bei knapp 29 Prozent. „Besonders für den Klimaschutz im Straßengüterverkehr ist es sinnvoll, mehr Biodiesel zu nutzen, denn hier kann Elektromobilität nicht kurzfristig eingesetzt werden“, sagte Detlef Evers. Er ist Geschäftsführer beim Mittelstandsverband abfallbasierte Kraftstoffe (MVaK), der gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement (AGQM), der UFOP und dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) die Liste herausgegeben hat.

„Für Städte und Gemeinden ist es schon jetzt interessant, Biodiesel in der kommunalen Fahrzeugflotte einzusetzen, in Zukunft wird es noch attraktiver“, sagte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. Denn die Kommunen sind durch das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ verpflichtet, Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark zu nutzen, die weniger Treibhausgasemissionen verursachen. Um dieser Pflicht nachzukommen, können sie auch Biodiesel einsetzen. Die Preise von Biokraftstoffen werden im Vergleich zu fossilem Kraftstoff gedämpft, weil sie nicht der CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz unter-

ländliche Gemeinden bringt es Vorteile, wenn in kommunalen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen Biodiesel getankt wird. Der lokal produzierte Rohstoff Raps kann nämlich zur Biodieselherstellung genutzt werden. Stärkung der regionalen Wirtschaft, Sicherung von Arbeitsplätzen und Klimaschutz gehen so Hand in Hand“, sagte Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP.

Grundsätzlich gilt, dass Kraftstoffe die Mindestanforderungen der geltenden Normen erfüllen müssen. In Europa ist für reinen Biodiesel die EN 14214 festgelegt, die üblicherweise in den Produktinformationen der Fahrzeughersteller als Voraussetzung für den Einsatz und die Gewährleistung vorgegeben ist. „Die Qualität des Biodiesels ist ein entscheidender Baustein, wenn Fahrzeuge mit B20, B30 oder B100 betrieben werden sollen. Die AGQM stellt durch unangekündigte Probenahmen bei den Herstellern sicher, dass die Spezifikationen der Norm eingehalten werden und Biodiesel sicher eingesetzt werden kann“,

betonte Dr. Richard Wicht, Geschäftsführer der AGQM.

[DOWNLOAD: Freigaben-Liste Biodiesel für Nutzfahrzeuge](#)



liegen. Zusätzlich können die durch den eingesetzten Biodiesel erzielten Treibhausgaseinsparungen im Rahmen des Quotenhandels an die Mineralölindustrie verkauft werden, die damit ihre gesetzlichen Vorgaben zur Minderung des Treibhausgasausstoßes erfüllen. Dies wirkt sich ebenfalls preismindernd aus. „Gerade für

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.