

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

**ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2**

Raps
Rapsöl
Rapsschrot
Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE3

Großhandelspreise
Tankstellenpreise
Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	09. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	750,00	708,00	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	850,00	757,00	↗
Rapsöl	1.675,00	1.568,00	↗
Rapsschrot	433,00	378,00	↗
Rapspresskuchen*	455,00	405,00	↗
Paris Rapskurs	809,75	763,50	↗
Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.			
Biodiesel	221,46	211,29	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	173,20	164,62	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	107,67	92,81	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Aussicht auf gestörte Handelswege und Lieferstopps in der Schwarzmeerregion treibt Rapspreise nach oben
- Angst vor Versorgungsengpässen lässt Kaufinteresse aufkeimen, Rapsvorräte der Ernte 21 jedoch weitgehend geräumt
- US-Sojakurse bewegen sich im Februar nach oben, ungewisse Ernteaussicht in Südamerika treibt

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot verteuert sich seit Monatsbeginn deutlicher als Sojaschrot
- Sojaschrot folgt den globalen Ölsaatenkursen nach oben

Pflanzenöle

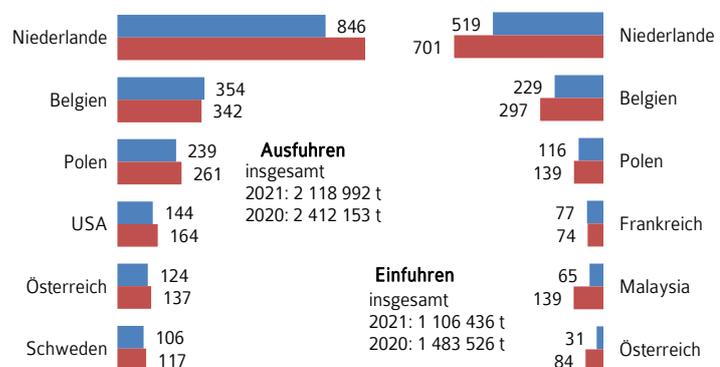
- Rapsölpreise stark gestiegen, kaum Umsätze im Februar, massiver Anstieg der Nachfrage erwartet
- Palmöl erklimmt Allzeithoch, ausbleibende Sonnenblumenöllieferungen vom Schwarzen Meer verbessern Wettbewerbsfähigkeit

Kraftstoffe

- Biodiesel zuletzt preisfest, Kriegsgeschehen in Osteuropa treibt
- Rohölkurs klettert auf 8,5-Jahreshoch, Angst vor Unterbrechung der Versorgung befeuert Kurse

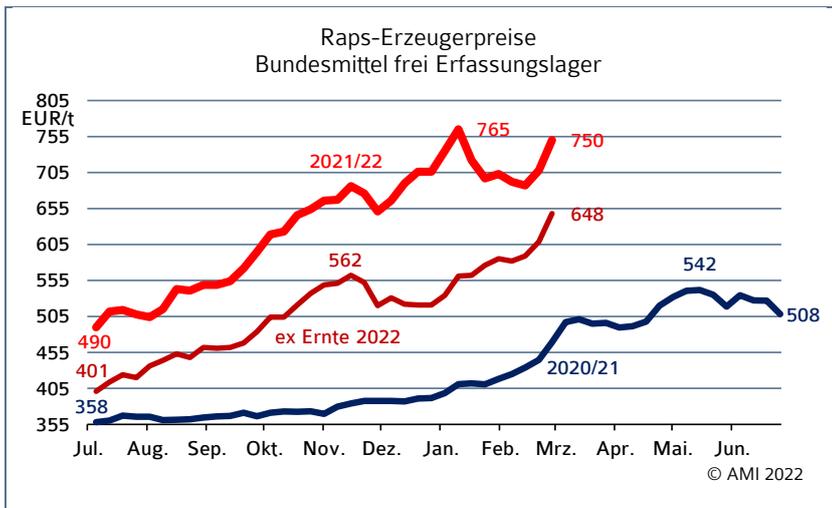
Grafik der Woche

Deutschland: Empfangs- und Herkunftsländer von Biodiesel in 1.000 t



Quelle: Destatis

Marktpreise



Raps

Angetrieben von festen Terminmarktnotierungen, welche mit 825,75 EUR/t den Höchstwert von Anfang Januar 22 nur knapp verfehlten, verteuerte sich auch Raps mit einem nie dagewesenen Sprung. Das treibt die eine oder andere prompte Partie Raps aus den Hoflagern, viel kommt dabei jedoch nicht mehr zusammen. Demgegenüber nimmt die Abgabebereitschaft für Raps ex Ernte 22 wieder etwas zu. In dem stark steigenden Markt driften Geld- und Briefkurse jedoch so weit auseinander, dass es nur selten zu Abschlüssen kommt.

Rapsöl

Befeuert von der Eskalation an der russisch-ukrainischen Grenze nähern sich die Rapsölpreise mit 1.675 EUR/t fob deutscher Mühle erneut den Höchstständen von Mitte Januar. Indes agieren Marktteilnehmer angesichts der Unsicherheit über die genauen Auswirkungen des russisch-ukrainischen Konflikt zurückhaltend. Nachdem die Exporte aus der Ukraine aufgrund bombardierter Häfen gestoppt wurden, bleiben die Lieferungen von Rapssaat und insbesondere Sonnenblumenöl über Schiff vorerst aus. Käufer müssen auf Alternativen wie Rapsöl ausweichen, weshalb Handelsunternehmen einen massiven Anstieg der Nachfrage in den kommenden Tagen erwarten.

Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Norddeutschland erklimmen Ende Februar die Preisspitze von 455 EUR/t. Indes wird am Markt wenig angeboten, in einem steigenden Markt warten Verkäufer ab. Auch die Käuferseite hält sich bei dem enorm hohen Preisniveau zurück. Es wird nur das gekauft, was momentan gebraucht wird, für spätere Liefertermine fragt man gar nicht erst an.

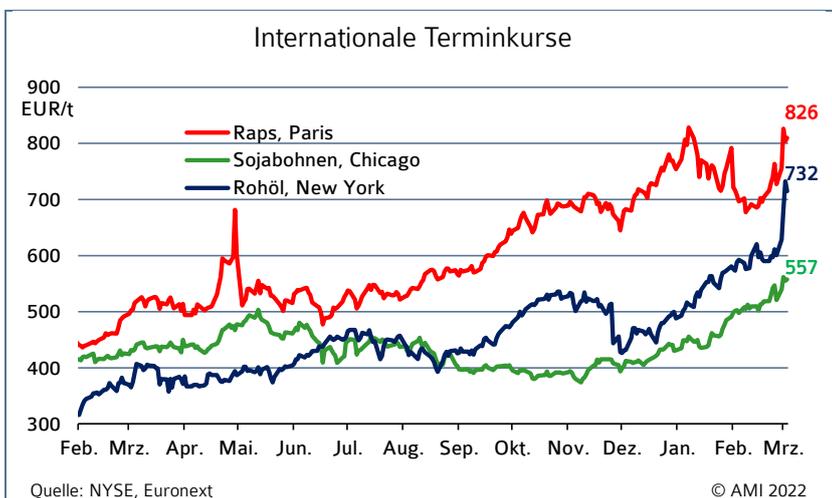
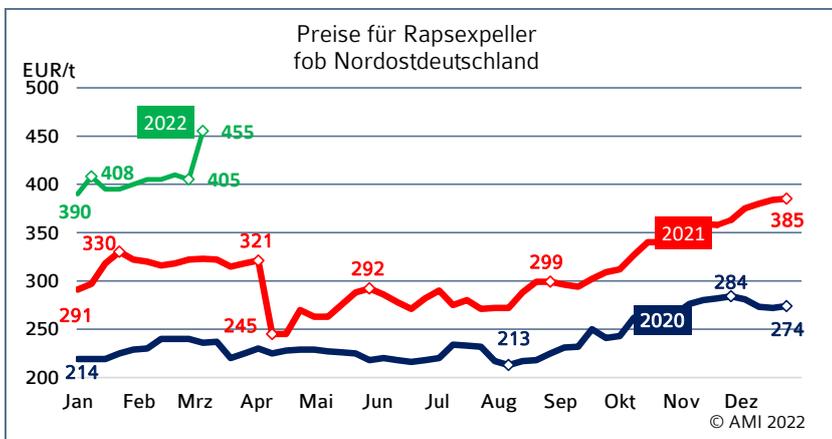
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise haben sich in zu Beginn des Februars im Spannungsfeld zwischen dem russisch-ukrainischen Konflikt und ausgeschöpften Lagerkapazitäten etwas nach unten bewegt. Zuletzt legten die Biodieselpreise jedoch infolge der Eskalation in Osteuropa deutlich zu. Die wachsende Sorge über eine Unterbrechung der Energieversorgung trieb die Preise zunächst nach oben, allerdings üben hohe Lagerbestände jetzt Druck auf die Forderungen aus. Die Abgabebereitschaft der Verkäufer nimmt zu.

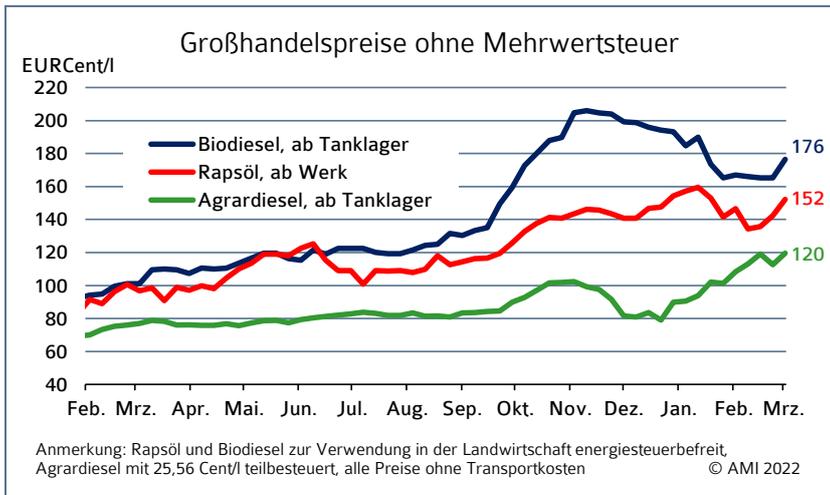
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 02.03.2022, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2021 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	850	433	1 675	1759
Vorwoche	757	378	1 568	1420

Quelle: AMI



Biodiesel, Diesel



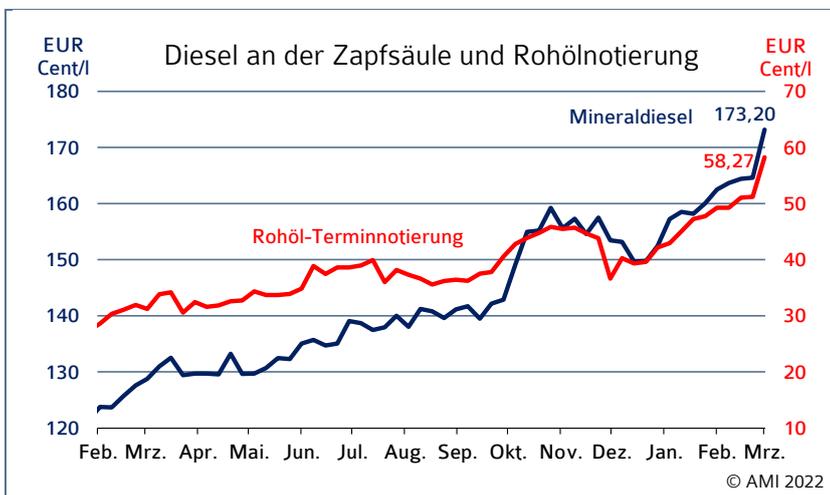
Tankstellenpreise

Die Rohölkurse kannten im Februar nur einen Weg – und der ging steil nach oben. Für kräftigen Aufwind sorgte dabei das Kriegsgeschehen an der russisch-ukrainischen Grenze. Marktteilnehmer befürchteten eine Verknappung des für die Weltwirtschaft wichtigen Rohstoffes, sollte Russland infolge der Sanktionen die Energielieferungen unterbrechen. So kletterten die Notierungen am 02.03.22 auf 110,60 USD/bbl und erreichten damit den höchsten Stand seit September 2013.

Verbrauch

Biodiesel

Die Biodieselbeimischung hat sich erneut verringert. Wurden im November 21 noch 197.606 t beigemischt, waren es im Dezember 21 nur noch 186.543 t. Das ist auch gegenüber der Monatsmenge im Vorjahr deutlich weniger, damals wurden rund 11 % mehr verbraucht. Bereits seit September 21 ist ein rückläufiger Biodieselverbrauch erkennbar. Waren im Rekordmonat des Jahres 21 noch eine Beimischungsquote von 8,3 % erreicht worden, waren es im Dezember nur noch 6,4 %. Insgesamt wurden 2021 in Deutschland mit 2,5 Mio. t Biodiesel rund 16 % weniger verwendet als im Vorjahr.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2021

in 1.000 t													kumuliert	
	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	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	186,5	2.534,0	3.025,8
Dieselmotorkraftstoffe	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	2.745,0	32.677,3	32.045,4
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	2.931,5	35.211,3	35.071,1
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	6,4	7,2	8,6
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	10,2	157,4	125,9
Bioethanol Beimischung	65,2	50,6	67,9	76,9	90,1	85,2	84,1	105,1	83,0	112,0	88,4	84,5	990,3	971,9
Summe Bioethanol	75,8	59,8	81,3	90,1	104,3	96,2	98,1	119,4	98,9	127,0	98,7	94,7	1.147,7	1.097,8
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	1.297,1	15.366,9	15.161,2
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	1.391,8	16.514,6	16.259,1
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	6,8	6,9	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

Der Verbrauch von Bioethanol hat sich im Dezember 21 ebenfalls verringert. Zur Beimischung kamen knapp 84.454 t zum Einsatz, im ETBE knapp 10.231 t. Zusammen mehr als 94.680 t, die das Vormonatsvolumen um 4 % verfehlen. Demgegenüber entwickelte sich der Bioethanolverbrauch deutlich rasanter als im Vorjahr. So lag die Nachfrage im Dezember 21 rund 25 % über Vorjahresmonat. Zwar hat sich im Dezember auch der Benzinverbrauch im Vergleich zum Vormonat verringert, allerdings weniger deutlich, sodass der Beimischungsanteil von Bioethanol im Ottokraftstoff von 6,9 auf 6,8 % schrumpfte. 2021 stieg der Gesamtverbrauch von Bioethanol um 4,5 5 auf 1,15 Mio. t. Zur Beimischung kamen mit 990.271 t rund 1,9 % mehr zum Einsatz. Auch Ottokraftstoff wurde mit ca. 15,4 Mio. t umfangreicher verbraucht.

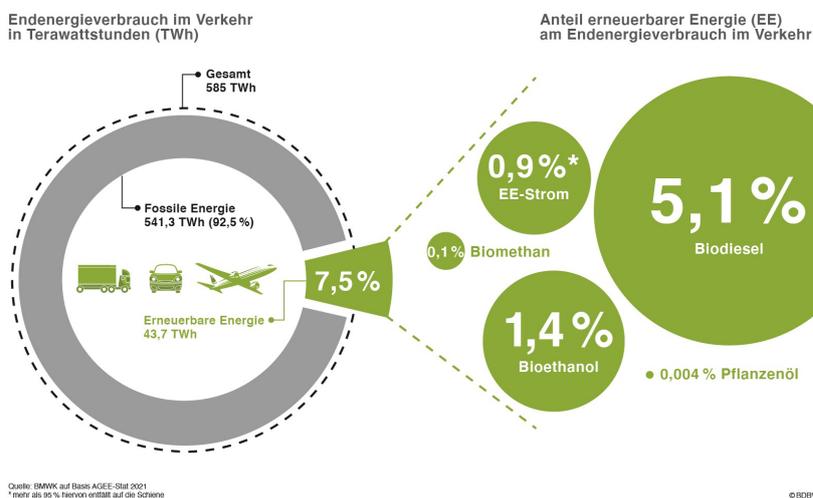
Schlaglichter

DUH verleugnet positive Klimabilanz nachhaltiger Biokraftstoffe

Die von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) am 23.02.2022 veröffentlichte Ausarbeitung zu „Agrokraftstoffen“ stellt aus Sicht der deutschen Biokraftstoffverbände UFOP und BDBe den amtlich zertifizierten Klimaschutzbeitrag nachhaltiger Biokraftstoffe völlig zu Unrecht in Frage. Die DUH vermittelt den falschen und am tatsächlichen Handlungsdruck vorbeigehenden Eindruck, dass der derzeitige Fahrzeugbestand von mehr als 55 Millionen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor mit Solarstrom angetrieben werden kann. Tatsächlich werden nachhaltige heimische Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und aus Reststoffen auch in den kommenden Jahrzehnten eine tragende Rolle bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs spielen und Energieversorgungssicherheit sicherstellen, denn ein klimafreundlicher Fahrzeugbestand ist nicht mit Solarstrom zu erreichen.

In der Ausarbeitung wird eine alternative Nutzung der Fläche, die aktuell für den Anbau der Rohstoffe für die Produktion von Biokraftstoffen genutzt wird, thematisiert und eine Renaturierung vorgeschlagen. Darüber hinaus soll zur Gewinnung der im Verkehr benötigten Energiemenge, wie sie die Biokraftstoffe bisher liefern, Solaranlagen installiert werden. Die Autoren gehen dabei nicht darauf ein, welche Kosten der Aufbau einer derartig großen Kapazität an Solaranlagen verursacht oder wie die Finanzierung des Vorhabens gesichert werden soll. Auch finden weder der Verlust an Einkommen auf Seiten der Landwirte durch die alternative Nutzung des Grund und Bodens Berücksichtigung, noch die Kosten für die Umstellung der Fahrzeugbestandsflotte auf Elektromobilität. Die Arbeit im Auftrag der DUH, die Biokraftstoffen wegen des Flächenbedarfs generell eine Klimaschutzwirkung abspricht, geht davon aus, dass die derzeit für den Anbau der für die Biokraftstoffherstellung genutzte Ackerfläche stillgelegt und aufgeforstet wird. Die sich hieraus

Verbrauch erneuerbarer Energien im Verkehr in Deutschland für das Jahr 2020



ergebende Bindung von Kohlenstoff übertreffe die mit der Nutzung von Biokraftstoffen erreichbare CO₂-Minderung. Die Produktion von Solarstrom für Elektrofahrzeuge nehme deutlich weniger Fläche ein und sei als erneuerbare Antriebsenergie zu bevorzugen.

Die DUH bleibt die Antwort schuldig, wie die Einsparung klimaschädlicher Treibhausgase kurzfristig kompensiert werden soll, wenn nachhaltige Biokraftstoffe nicht mehr eingesetzt werden. Autos, die heute teilweise mit nachhaltigen Biokraftstoffen mit einer durchschnittlichen THG-Einsparung von über 90% betankt werden, verschwinden nicht einfach von Deutschlands Straßen, wenn Biokraftstoffe vom Markt genommen werden. Hier entstehen bei Nichterfüllung der im Bundes-Klimaschutzgesetz vorgesehenen Minderungsangaben tatsächlich Opportunitätskosten, weil die Bundesregierung gezwungen wäre, aus Steuermitteln Emissionsrechte von anderen Mitgliedsstaaten zu kaufen. Die derzeit im Verkehrssektor verbrauchte Energie besteht zu 92,5 Prozent aus fossilen Energieträgern. Lediglich 7,5 Prozent sind erneuerbar. An den erneuerbaren Energien machen biomassebasierte flüssige und gasförmige Kraftstoffe rund 90

Prozent aus, bezogen auf den Straßenverkehr sogar über 98 Prozent. Bis zum Jahr 2030 werden Bioethanol, Biodiesel und Biomethan schätzungsweise rund 120 Millionen Tonnen Treibhausgase im Verkehr eingespart haben.

Mit Blick auf die europäische Biokraftstoffproduktion machen die Verbände deutlich, dass diese strengen Nachhaltigkeitsvorgaben unterworfen ist, die in den vergangenen 15 Jahren mehrfach verschärft wurden und mit dem Vorschlag der EU-Kommission zur Novelisierung der Erneuerbare Energien Richtlinie (2018/2001/EG) noch ambitionierter werden.

Nachhaltige Biokraftstoffe auf Basis europäischer Agrarrohstoffe sind für die UFOP und den BDBe eine sofort verfügbare und für Verbraucherinnen und Verbraucher bezahlbare Alternative zu Benzin und Diesel. Ihre Produktion sichert Wertschöpfung und Arbeitsplätze im ländlichen Raum und trägt mit den gleichzeitig hergestellten Koppelprodukten, vor allem gentechnikfreie Proteinfuttermittel, dazu bei, Lebens- und Futtermittelimporte aus Drittstaaten zu reduzieren.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht 5. Bericht zur globalen Marktversorgung

Die Umsetzung der Farm-to-Fork-Strategie der EU-Kommission werde zu einer flächendeckenden Extensivierung, einem steigendem Importbedarf und zu Verlagerungseffekten bei globalen Warenströmen führen. Diese Befürchtung unterstreicht die UFOP anlässlich der Veröffentlichung des in der 5. Auflage aktualisierten Berichtes zur globalen Marktversorgung.

Die Förderunion fordert stattdessen die nachhaltige Intensivierung zur Optimierung der Flächenproduktivität des Pflanzenbaus mit erweiterten Fruchtfolgen in Verbindung mit einer umfassenden Digitalisierung in den Fokus zu stellen. Dieser technologische Schritt sei Voraussetzung, Optimierungsreserven im Produktionsmanagement zu heben und zugleich einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Ökonomie, der Ökologie und zur Steigerung des Klimaschutzbeitrages zu leisten. Stattdessen setze die EU-Kommission auf Vorgaben, ohne die möglichen Konsequenzen ausreichend zu reflektieren. Dabei laufe die Zeit in jeder Hinsicht davon – nicht nur beim Klimaschutz –, stellt die UFOP fest. Denn die Landwirtschaft werde als Biomasse-lieferant für die Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen in der Bioökonomie zur stofflichen und vor allem energetischen Nutzung immer wichtiger.

Die Produktion und Verarbeitung von Biomasse zur Herstellung treibhausgas- armer Kraftstoffe und dabei anfallenden



Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis:

- » **2 Produktion von Biokraftstoffen**
- 2.1 Welche Länder fördern Biokraftstoffe?
 - 2.1.1 Globale Produktionsmengen Bioethanol
 - ↳ 2.1.1.1 Bedeutendste Bioethanolproduzenten der EU-27+UK
 - 2.1.2 Globale Produktionsmengen Biodiesel
 - ↳ 2.1.2.1 Bedeutendste Biodieselproduzenten der EU-27+UK
- 2.2 Welche Rohstoffe werden weltweit zur Herstellung von Biokraftstoffen verwendet?
 - 2.2.1 Globale Rohstoffbasis für Biodiesel
- 2.3 Welche Rohstoffe werden in Europa zur Herstellung von Biodiesel verwendet?
 - 2.3.1 Rohstoffbasis für Biodiesel in der EU-27
- 2.4 Welche Rohstoffe werden zur Herstellung von Biodiesel verwendet, der in Deutschland verbraucht wird?
 - 2.4.1 Rohstoffanteile am Biodieselverbrauch
 - 2.4.2 Emissionseinsparung
- 2.5 Woher kommen die Rohstoffe für den Biodiesel an deutschen Tankstellen?
 - 2.5.1 Herkunft der Rohstoffe für in Deutschland verwendeten Biodiesel

Proteinfuttermittel leisteten in Verbindung mit stetig verschärften Anforderungen an die Nachhaltigkeitszertifizierung einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Futtermittel- und Energieimporten. Diese Leistung gehe über den Klimaschutz hinaus. Die UFOP betont, dass mit allen erneuerbaren Optionen der Energiebereitstellung der aktuellen Energiepreisplosion und der Verunsicherung bei der Energieversorgung entgegengetreten

werden müsse. Das Multitalent Biomasse als speicherbarer und steuerbarer Energieträger sei als eine wichtige Säule weiterzuentwickeln. Die landwirtschaftlichen Betriebe selbst böten eine Vielzahl von Möglichkeiten der innerbetrieblichen Nutzung. Die große Resonanz auf das Energieeffizienzprogramm des Bundeslandwirtschaftsministeriums belege das grundsätzlich große Interesse, diesen Anpassungsprozess anzunehmen.

Die UFOP weist darauf hin, dass die Rohstoffproduktion für die Biokraftstoffherstellung in der EU, aber auch in Asien sowie Nord- und Südamerika eine wichtige strategische Funktion zur Marktversorgung übernehmen. So würden im Wirtschaftsjahr 2021/2022 weltweit insgesamt ca. 2,8 Mrd. t Getreide (einschl. Reis) und 0,636 Mrd. t Ölsaaten erzeugt, wovon ein verhältnismäßig kleiner Anteil für die Biokraftstoffproduktion verwendet werde. Diese Rohstoffmengen stünden jedoch jederzeit auch für den Nahrungsmittelmarkt zur Verfügung. Die UFOP hinterfragt, ob es angesichts von immer noch mehr als

800 Mio. Menschen mit Mangelernährung überhaupt verantwortlich sei, die EU flächendeckend zu extensivieren und den physischen Beitrag der Gemeinschaft zur Versorgung des Weltmarktes zu reduzieren.

Der UFOP-Bericht zur globalen Marktversorgung 2021/2022 steht als [Download](#) zur Verfügung.

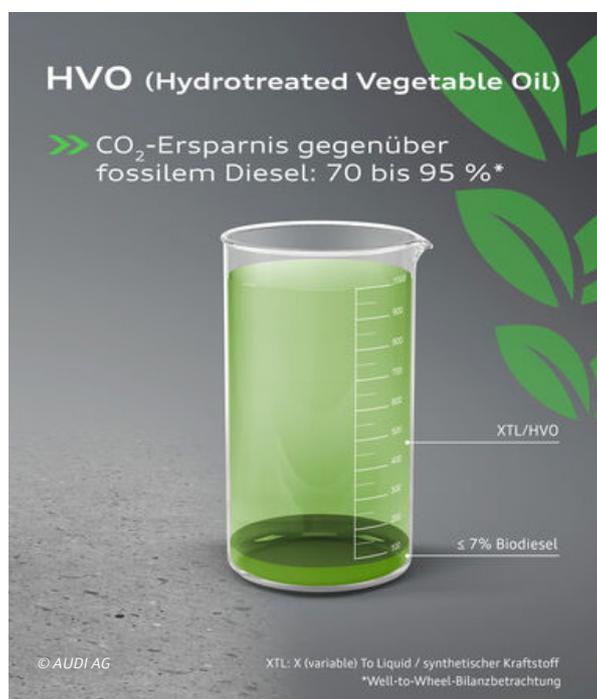
Schlaglichter

Audi-Pressemeldung: V6-Dieselmotoren für regenerativen Kraftstoff (HVO) freigegeben

Audi verfolgt – wie der gesamte Volkswagen Konzern – die Vision der CO₂-neutralen Mobilität und will bis 2050 bilanziell klimaneutral werden. Dabei liegt der Fokus auf batterieelektrischen Fahrzeugen. Zusätzlich steigert Audi die Umweltverträglichkeit seiner Verbrennungsmotoren: Das Unternehmen gibt nun viele seiner aktuellen 6-Zylinder-Diesel für den regenerativen Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) frei.

„Mit unserer Strategie Vorsprung 2030 verfolgen wir das klare Ziel, neue Modelle ab 2026 weltweit ausschließlich mit Elektroantrieb auf den Markt zu bringen. Damit leisten wir einen essenziellen Beitrag auf dem Weg zu einer CO₂-neutralen Mobilität“, sagt Oliver Hoffmann, Vorstand für Technische Entwicklung bei Audi. „Gleichzeitig optimieren wir unser bestehendes Verbrennerportfolio hin zu mehr Effizienz und niedrigeren Emissionen. Hierzu schaffen wir auch die technischen Voraussetzungen für die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe wie HVO.“

Audi-Modelle mit V6-Dieselmotoren bis einschließlich 210 kW (286 PS), die seit Mitte Februar ausgeliefert werden, können den so genannten HVO-Kraftstoff nach der europäischen Norm EN 15940 tanken. Mit diesem nachhaltigen Kraftstoff lassen sich 70 bis 95 Prozent CO₂ im Vergleich zu fossilem Diesel einsparen. Ein weiterer Vorteil von HVO ist seine deutlich höhere Cetanzahl. „Die um etwa 30 Prozent gesteigerte Cetanzahl von HVO macht die Motoren zündwilliger, was sich besonders beim Kaltstart positiv bemerkbar macht. Die Auswirkungen auf verschiedene Bauteile, die Leistung und die Abgasemissionen haben wir in spezifischen Absicherungsläufen getestet, bevor



die Freigabe erfolgt ist“, sagt Matthias Schober, Leiter Entwicklung Antriebsstrang V-TFSI, TDI und PHEV bei Audi.

HVO-Freigabe für zahlreiche Modelle

Alle V6-Dieselaggregate bis einschließlich 210 kW (286 PS) Leistung in den Baureihen A4, A5, A6, A7, A8, Q7 und Q8, die seit Mitte Februar 2022 produziert werden, können HVO-Kraftstoff tanken. Freigegebene Audi-Modelle tragen einen XTL-Aufkleber im Tankdeckel.

R33 Diesel bei Audi und VW

Seit März 2021 wird umweltschonender R33 Blue Diesel an Audi Werkstankstellen in Ingolstadt und Neckarsulm getankt. Dieser Diesel hat einen regenerativen Anteil von bis zu 33 Prozent, basierend ausschließlich auf Rest- und Abfallstoffen. R33 hat zwei große Vorteile: Zum einen spart er mindestens 20 Prozent CO₂ gegenüber fossilem Diesel in der Well-to-Wheel-Bilanzbetrachtung. Zum anderen handelt es sich um einen Premiumkraftstoff, der sich durch spezielle Additive positiv auf Verschleiß und Lebensdauer

auswirkt. R33 Blue Diesel erfüllt die heute übliche Norm EN 590 und ist dementsprechend für alle Dieselfahrzeuge – auch ältere – zugelassen.

UFOP kommentiert:

Unter Berücksichtigung des Beimischungsanteils von max. 7% Biodiesel kann Dieselkraftstoff bis zu 33 % Bioanteil enthalten unter Beachtung der Norm für Dieselkraftstoff. Diese Beimischung setzt sich zunehmend als „R33“ durch. Dieses Beimischungskonzept wurde an der Hochschule Coburg unter der Leitung von Prof. Dr. Jürgen Krahl, TH-Ostwestfalen Lippe, entwickelt ([Link](#)).

Auch zur Verwendung von HVO als Reinkraftstoff wurden in einem umfangreichen Projekt bereits 2012 an der Hochschule Coburg die Grundlagen geschaffen ([Link](#)).

Bzgl. der Mitteilung der Audi AG ist kritisch anzumerken, dass die Verfügbarkeit von gebrauchten Ölen und Fetten vergleichsweise beschränkt ist und mit den zukünftig in der EU geltenden Quotenverpflichtungen für Biokerosin konkurriert. Insofern wird aus Sicht der UFOP in der EU produzierter und nachhaltig zertifizierter Raps als „Öl- und wichtige Proteinquelle“ eine Versorgungsrolle übernehmen müssen, denn Palmöl als bisher wichtigste Ressource für HVO-Anlagen entfällt vorzeitig in vielen Mitgliedsstaaten. Die Erneuerbare Energien-Richtlinie 2018/2001/EG (RED II) sieht das Auslaufen von Palmöl bis 2030 vor. Bspw. in Frankreich, Belgien und Schweden sind palmölbasierte Kraftstoffe bereits jetzt und in Deutschland ab 2023 nicht mehr auf Quotenverpflichtungen anrechenbar.

Schlaglichter

DBFZ-Bericht: Monitoring erneuerbare Energien im Verkehr

Der im Januar 2022 vom Deutschen Biomasseforschungszentrum (DBFZ) veröffentlichte „Monitoringbericht erneuerbare Energien im Verkehr“ vermittelt einen umfassenden Ein- und Überblick in praktisch alle Aspekte zur Produktion, Verwendung und der rechtlichen Rahmenbedingungen, national wie auch auf EU-Ebene von Biokraftstoffen und Kraftstoffen aus erneuerbaren Strom. Die UFOP begrüßt die inhaltliche Strukturierung dieses von 18 AutorInnen erstellten Berichtes als ein für alle an erneuerbare Kraftstoffe interessierte Kreise lesenswertes Kompendium und Nachschlagewerk.

Der Bericht zeichnet sich dadurch aus, dass der zum Redaktionsschluss aktuelle Stand der europäischen und nationalen Biokraftstoffpolitik im Kontext des historischen Werdegangs der EU-Richtlinien u.a. zur Förderung von Biokraftstoffen (2003/30/EG) und der vor der Revision stehenden Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) erläutert wird. Diese Richtlinien führten in der nationalen Umsetzung zu der Vorreiterrolle Deutschlands in der Produktion von Biodiesel als zu dieser Zeit weltgrößten Produzenten mit einer Kapazität von ca. 5 Mio. t und der hiermit einhergehenden Schaffung der erforderlichen Verarbeitungskapazität von Raps, von heute ca. 9 Mio. t.



Die Änderungen in der Rahmengesetzgebung mit der Einführung der energetischen und nachfolgenden THG Quotenregelung bei gleichzeitiger Reduzierung der Steuerbegünstigung bis hin zu den umfassenden Anforderungen an die seit 2010 implementierten Verordnungen zur Umsetzung und Nachweis der Nachhaltigkeitszertifizierung infolge der erneuerbare Energien Richtlinie (2009/28/EG) werden erläutert. Die Komplexität der heute zu beachtenden Gesetzgebung infolge der Umsetzung des Kyoto-Protokolls bzw. des Pariser Klimaabkommens wird veranschaulicht mit einer Abbildung auf Seite 16 des etwa 360 Seiten umfassenden

Berichtes. Dieser ist gegliedert in die Themenschwerpunkte: Verkehr und seine Infrastruktur, Produktionstechnologien, Ressourcenverfügbarkeit, Marktübersicht, die Anwendung von erneuerbare Energien im Verkehr mit den gesonderten Kapiteln zu ökologischen und ökonomischen Aspekten der Nachhaltigkeit. In diesem Zusammenhang sei insbesondere das Kapitel zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen empfohlen. Im Detail vorgestellt werden die rechtlichen Anforderungen in Bezug auf die Verpflichtungen zur Erfüllung der THG-Quote bis hin zu der viel diskutierten Frage der THG-Quotenübertragung bzw. des sogenannten THG-Quotenhandels.

Wünschenswert wäre aus Sicht der UFOP in einem gesonderten statistischen Anhang die oft gebrauchte Dimension Petajoule in „Tonnen“ darzustellen, um die physische Dimension des Mengenbedarfs zu verdeutlichen. So mancher Politiker wird vermutlich „erschrocken“ sein, wenn hierdurch die „Größe der Herausforderung“ mit Blick auf den Verpflichtungszeitraum bis 2030 deutlich wird. Transparenz erhöht hier im positiven Sinne den „Handlungsdruck“.

Der Bericht steht als kostenloser [Download](#) zur Verfügung.

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.