

RUNDUM MIT RAPS VERSORGT

ÖKOSYSTEMDIENSTLEISTER RAPS FÜR BIODIVERSITÄT,
KLIMASCHUTZ UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

Dürre, Waldbrände, Hitzerekorde – und Hochwasser: Das Klima wandelt sich. Deshalb hat sich die Weltgemeinschaft mit dem Pariser Klimaabkommen von 2015 bzw. bereits davor mit dem Kyoto-Protokoll von 1997 verpflichtet, den Anstieg der durchschnittlichen globalen Temperatur deutlich unter 2°C zu halten – möglichst auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau. Dies bedeutet somit auch, dass die Menge an Klimagasen, die noch in die Atmosphäre abgegeben werden sollte, beschränkt ist. Hochgerechnet dürften global nur noch 340 Gigatonnen CO₂ zusätzlich ausgestoßen werden, um die Erderwärmung signifikant zu bremsen. Wenn die Klimaschutzmaßnahmen nicht weltweit erheblich verstärkt werden, ist dieses CO₂-Budget schon 2029 aufgebraucht. Es muss also jetzt gehandelt werden. Gerade der emissionsreiche Verkehrssektor kann zum Klimaschutz beitragen. Mit einer Treibhausgasreduzierung von ca. 13 Mio. t CO₂ im Jahr 2020 in Deutschland leisten Biokraftstoffe bereits ihren Beitrag. Aber Biokraftstoffe können mehr, denn sie sind Teil in einer vielfältigen Warenkette: Aus dem Rohstoff Rapssaat werden nicht nur Biokraftstoffe, sondern eine Vielzahl an Produkten hergestellt – vom Kraftfutter für Rinder, Schweine und Geflügel bis hin zu Gegenständen unseres täglichen Bedarfs, wie Zahnpasta oder Handdesinfektionsmittel. Was viele nicht wissen: Biokraftstoffe müssen in Deutschland bzw. in der EU eine zertifizierte positive Treibhausgasbilanz vorweisen. Unabhängig davon, ob hierzulande oder auf einem anderen Kontinent angebaut, jede Stufe des Prozesses, vom Rohstoffanbau bis zur Biokraftstoffherstellung, wird in die Berechnung einbezogen. Unabhängige zugelassene Zertifizierer prüfen die Berechnungen. Grundlage sind von der EU-Kommission zugelassene Zertifizierungssysteme wie z. B. **REDcert (www.redcert.org)**. Daher kann das Klimaschutzpotenzial von Biokraftstoffen sprichwörtlich auf das Gramm CO₂-Einsparung genau berechnet werden!



Raps

lateinisch **BRASSICA NAPUS**

- Reich an ungesättigten Fettsäuren
- Wird verwendet als kaltgepresstes oder raffiniertes Rapsöl, Rapsmehl als Senfersatz in Fleischmarinaden und hoch-ölsäurereiches Rapsöl als Frittieröl
- An Rapsproteinisolaten für die Humanernährung wird gearbeitet
- Rapsöl wird auch als Biokraftstoff verwendet und erucasäurehaltige Rapsorten für technische Anwendungen
- Glycerin wird in der chemischen Industrie eingesetzt
- Rapsschrot und -kuchen in Futtermitteln in der Nutztierhaltung
- Findet in einem weiten Klima- und Bodenbereich gute Anbauvoraussetzungen
- Anbaufolge alle 4 bis 5 Jahre
- **Heimische Anbaufläche 2021/22: 997.100 ha**



UKRAINE-KRIEG UND DIE FOLGEN

HAMSTERKÄUFE BEI SPEISEÖL UNNÖTIG!

Der russische Einmarsch in die Ukraine bedeutet eine Zeitenwende im Verständnis unserer Außenpolitik und der Verlässlichkeit internationaler Beziehungen. Die Konsequenzen spürt jeder Haushalt bei der Energieversorgung und beim Lebensmitteleinkauf, denn die Auswirkungen an den Rohstoff- und Agrarmärkten sind enorm. Lieferketten sind nur so stark wie das schwächste Glied.

Mit Blick auf die diesjährige Ernte könnten Agrarimporte aus der Ukraine schlimmstenfalls ganz entfallen: Äcker können nicht bestellt und geerntet werden, ukrainische Häfen sind ganz oder teilweise zerstört. Auch die Einfuhren aus Russland gehen zurück. Die Preise für Getreide und Ölsaaten wie Raps und Sonnenblumen steigen seit Ende Februar. Doch wie sind die Auswirkungen beim Lebensmittel Speiseöl nun konkret? Ist das „Hamstern“ von Speiseöl unausweichlich?

Um diese Frage zu beantworten, muss der Rapsölmarkt genauer betrachtet werden: Tatsächlich knapp ist die Versorgung bei Sonnenblumenöl, weil die Ukraine der mit Abstand wichtigste Rohstoffproduzent in Europa ist. Rapsöl und Sonnenblumenöl sind hinsichtlich der Verwendung jedoch austauschbar. Sieht man die reale Versorgungssituation bei Rapsöl, dem am häufigsten gekauften Speiseöl, genauer an, ist der über den üblichen Bedarf hinausgehende Kauf unbegründet, denn in Deutschland ist kein Mangel an Rapsöl zu befürchten.

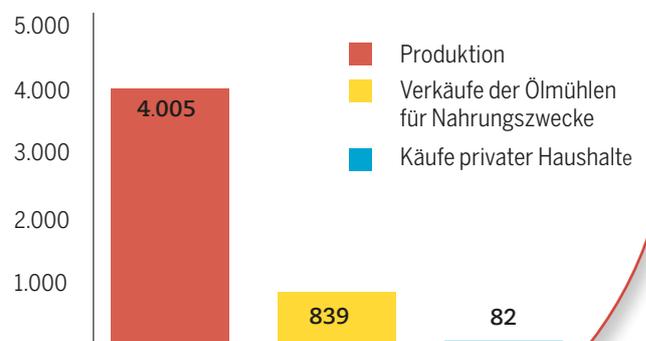
Auf deutschen Äckern wächst mehr als genug Speiseöl heran!

Aktuell blüht der Raps auf ca. 1 Mio. ha. Die landwirtschaftlichen Betriebe werden ab Ende Juli ca. 3,5 Mio. t Raps bzw. 1,4 Mio. t Rapsöl „ernten“. In der EU wird Raps auf etwa 6 Mio. ha angebaut. Bei einer Gesamternte von ca. 18 Mio. t Rapssaat werden etwa 7,2 Mio. t Rapsöl produziert. Deutsche Ölmühlen verarbeiten nicht nur deutschen Raps, sondern insgesamt ca. 9 Mio. t Rapssaat auch für den Export. Nach Angaben der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) produzierten deutsche Ölmühlen 2021 insgesamt 4,7 Mio. t Pflanzenöle, davon gut 4 Mio. t Rapsöl. Von dieser Menge wurden 0,84 Mio. t zur Herstellung von Nahrungsmitteln (Speiseöl, Mayonnaise usw.) abgegeben.

Doch wie viel Rapspeiseöl wurde im Lebensmittelhandel gekauft? Im Jahr 2021 waren es knapp 82.000 Tonnen Rapsöl, abgefüllt in Flaschen. Das sind knapp 10 Prozent der für Nahrungsmittelzwecke produzierten Pflanzenölmenge und lediglich 2 Prozent der gesamten deutschen Rapsölproduktion – es muss also kein Vorrat an Rapsöl „gehamstert“ werden.

Anteil privater Haushalte am Gesamtverbrauch des deutschen Rapsöls bei 2 %

Produktion, Angebot und Konsum von Rapsöl in 1.000 t



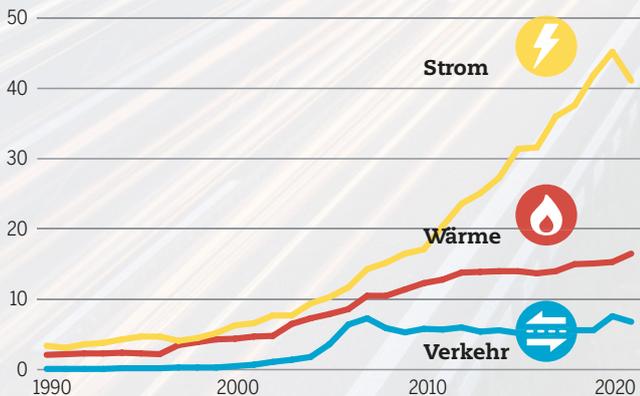
Quelle: BLE, AMI nach GfK-Haushaltspanel



KLIMASCHUTZ UND ENERGIEVERSORGUNG

MIT BIODIESEL AUS RAPS ZUM ENERGIEMIX DER ZUKUNFT

Anteile der erneuerbaren Energien 1990 bis 2021



Angaben in % | Quelle: Umweltbundesamt

Im Verkehrssektor muss der Treibhausgasausstoß sinken – nur so können die deutschen und europäischen Klimaziele erreicht werden. In Industrie und Energiewirtschaft sind die Emissionen seit dem Jahr 1990 deutlich zurückgegangen, nicht jedoch im Verkehr. Erst die Corona-Pandemie mit einer deutlichen Verringerung des Straßenverkehrs hat zu einem leichten Absinken des Treibhausgasausstoßes geführt.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz sieht vor, dass der Verkehr bis 2030 drastisch weniger emittieren muss. Das Gesetz legt für die einzelnen Sektoren verbindliche CO₂-Minderungsziele fest (siehe Tabelle). So sollen die Emissionen im Verkehr von derzeit 148 Mio. t CO₂ in den kommenden acht Jahren auf 85 Mio. t sinken. Wird das Jahresziel verfehlt, muss die Bundesregierung innerhalb von drei Monaten Maßnahmen beschließen, um die Ziele zu erreichen. Der Druck auf die Sektoren nimmt also zu.

Die aktuelle Energieversorgungskrise die große Abhängigkeit von fossilen Energieimporten. Raps- bzw. Biokraftstoffe können einen Beitrag leisten, um die Klimaschutzziele zu erreichen und Importabhängigkeiten zu reduzieren. Erneuerbare Energien im Verkehr haben ein erhebliches Ausbaupotential (siehe Grafik links). Im Jahr 2021 war ihr Anteil bei 6,8 Prozent – davon 5,9 Prozent durch Biokraftstoffe und 0,9 über Elektroautos.

Deutschland setzt sich ambitionierte Ziele – die Zeit drängt!

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) | Anlage 2 (zu § 4)
Zulässige Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030

Jahresemissionsmenge in Mio. t CO ₂ -Äquivalent	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Energiewirtschaft	280		257								108
Industrie	186	182	177	172	165	157	149	140	132	125	118
Gebäude	118	113	108	102	97	92	87	82	77	72	67
Verkehr	150	145	139	134	128	123	117	112	105	96	85
Landwirtschaft	70	68	67	66	65	63	62	61	59	57	56
Abfallwirtschaft und Sonstiges	9	9	8	8	7	7	6	6	5	5	4

Quelle: Umweltbundesamt

DEUTSCHLANDS SCHÖNSTE „ÖLFELDER“

REDUZIEREN TREIBHAUSGASEMISSIONEN UND DIE ABHÄNGIGKEIT VON ENERGIEIMPORTEN

Der Raps ist als Rohstofflieferant ein Multitalent, denn er liefert Öl in einer Energiedichte wie Dieselkraftstoff und mit Rapsschrot ein Eiweißfuttermittel, das den Import von Soja und damit die Importabhängigkeit auch bei Futtermitteln reduziert. Gemeinsam mit heimischen Körnerleguminosen leistet Raps damit einen unverzichtbaren Beitrag auch für die Nahrungs- und Futtermittelversorgung. Diese Kulturarten sollen zukünftig verstärkt in Fruchtfolgen angebaut werden, denn sie haben auch einen hohen Vorfruchtwert, wenn beispielsweise der anschließend angebaute Weizen mit weniger Stickstoffdünger auskommt.

Biodiesel aus Raps ist der bedeutendste Vertreter der klimafreundlichen Biokraftstoffe. Der Beitrag der Biokraftstoffe zur Energieversorgungssicherheit ist beachtenswert. **Bioethanol und Biodiesel trugen im Jahr 2020 rund 4,5 Mio. t zur Versorgung im Verkehrssektor in Deutschland bei und ersetzen damit Importe fossiler Kraftstoffe aus oftmals instabilen Weltregionen und/oder autokratischen Ländern.** Alle Biokraftstoffe müssen ein gesetzliches Verfahren für ihre Nutzung und Anrechnung auf die Treibhausgas-Minderungsziele durchlaufen: die Nachhaltigkeitszertifizierung. In Deutschland ist die gesamte Rapsanbaufläche zertifiziert. Das bedeutet, dass

auch das Lebensmittel Rapsspeiseöl und das Futtermittel Rapsschrot nachhaltig zertifiziert sind. Dies ist wichtig und vorbildlich, weil der Gesetzgeber zukünftig vorschreibt, dass z. B. Sojaimporte von entwaldungsfreien Flächen stammen müssen, damit sie hierzulande verfüttert werden dürfen.

Der Kampf gegen den Klimawandel und die Bemühungen zur Reduzierung von Rohölimporten können mit Blick auf den Zeit- und Handlungsdruck nur gewonnen werden, wenn neben dem Antriebswechsel durch batterieelektrische Fahrzeuge auch der Tankinhalt der Bestandsfahrzeuge immer „grüner“ wird. **Im Jahr 2020 haben Biodiesel & Co. rund 13,2 Mio. t CO₂ eingespart.** Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass in 2030 ca. 15 Millionen Batteriefahrzeuge zugelassen sind. Das bedeutet aber auch, dass dann immer noch über 30 Millionen Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor das Straßenbild bestimmen. Mit Blick auf Umstellungskosten, Leistungsbedarf und Lebensdauer werden vor allem große Nutzfahrzeuge – auch in der Landwirtschaft – von einem Verbrennungsmotor angetrieben. Hier macht der Einsatz von Biodiesel aus Raps besonders Sinn, denn an dieser Stelle ist es möglich, Dieselkraftstoff mit einem höheren Anteil Biodiesel (B 30) oder sogar als Reinkraftstoff



Schon gewusst?

Die Energiebereitstellung der 30 Anlagen zur Biokraftstoffproduktion in Deutschland entspricht der Energie von ca. 7.300 Windkraftanlagen (mit je 4 MW Leistung). Diese Windräder müssen nicht zusätzlich errichtet werden. Auch für den Ausbau der erforderlichen Windenergie und Photovoltaik sind Flächen ein sehr knappes Gut.

einzusetzen, vorausgesetzt die Fahrzeughersteller erteilen hierfür eine Freigabe (www.ufop.de/freigaben).

Es gibt keinen Königsweg, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken. Aber gemeinsam können Bahnverkehr und Elektromobilität, Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie erneuerbare und nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe dazu beitragen, dass Deutschland seine Klimaziele erreicht und die Importabhängigkeit von fossilen Rohstoffen schrittweise reduziert. Nachhaltig hergestellte Biokraftstoffe, also Biodiesel, Bioethanol und Biomeethanol, müssen aus einem einfachen Grund dazu gehören: Nur sie stehen derzeit in nennenswertem Umfang als Alternative zu fossilen Kraftstoffen im Straßenverkehr zur Verfügung.

FLÄCHENNUTZUNG FÜR BIOKRAFTSTOFFE:

Rohstoffe für die Biokraftstoffherstellung haben nur einen Anteil von 2 Prozent an der globalen Biomassenachfrage für die unterschiedlichen Verwendungen. Entsprechend gering ist die hierfür erforderliche Anbaufläche in der Welt. In Deutschland sieht es ähnlich aus: Für die Produktion von Biodiesel und Bioethanol wuchsen 2020 auf rund 782.000 ha Raps, Getreide und Zuckerrüben. Das entspricht nur **6,7 Prozent** der deutschen Ackerfläche von ca. 11,7 Mio. ha.





Ohne
Gentechnik



Biokraftstoffe und THG-Quote – wie hängt das eigentlich zusammen?

Das THG-Quotengesetz schreibt Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, eine steigende THG-Minderungsverpflichtung von aktuell 7 Prozent auf 25 Prozent in 2030 vor. Diese Verpflichtung kann u. a. mit der Beimischung von Biokraftstoffen erfüllt werden. Diese müssen den Nachweis erbringen, dass sie mindestens 50 Prozent weniger Treibhausgase ausstoßen als fossile Kraftstoffe. Die THG-Quote hat den gewünschten Effekt, dass die Unternehmen interessiert sind, den Biokraftstoff einzusetzen, der das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bzgl. Preis und THG-Minderung aufweist. Folglich sinkt die Nachfrage der Biokraftstoffhersteller nach Rohstoffen wie z. B. Rapsöl, wenn die Mineralölwirtschaft Biokraftstoffe aus Rohstoffen mit höherer THG-Minderungseffizienz nachfragt. Der gleiche Effekt tritt ein, wenn Rapsöl und der daraus hergestellte Biokraftstoff ein entsprechendes Preisniveau erreichen. Hintergrund ist die von den Unternehmen der Mineralölwirtschaft zu zahlende „Strafe“ im Falle der Nichterfüllung der Treibhausgas-Minderungsvorgabe. Bei hohen Rohstoff- bzw. Biokraftstoffpreisen ziehen es die Unternehmen vor, entweder die Strafzahlung abzuführen oder andere Optionen wie die Anrechnung der bei der Elektromobilität eingesetzten Strommengen zu nutzen, statt Biokraftstoffe einzusetzen. Der Rohstoffpreis und die Höhe der Strafzahlung „puffern“ bei hohen Rapspreisen das verfügbare Angebot in Richtung Lebensmittelverwendung. Eine Begrenzung der Nutzung nachhaltiger Biokraftstoffe wäre mit Blick auf deren Beitrag zur Energieversorgung und zum Klimaschutz kontraproduktiv und hätte zur Folge, dass heimische Produktionsmengen an Biokraftstoffen exportiert würden.

Das Rapsfeld – die Proteinquelle für Tierfutter

Deutsche Ölmühlen verarbeiten jährlich etwa 9 Mio. t Raps, davon ca. 3,5 bis 4 Mio. t aus heimischem Anbau. Aus der Saat entstehen 40 Prozent Rapsöl und 60 Prozent Rapsschrot für die Tierernährung. Für die Aufzucht von Rind, Schwein und Geflügel sind Eiweißfuttermittel unverzichtbar. Ein Großteil des Bedarfs wird aus Übersee in Form von Sojabohnen oder -schrot importiert. Das in der Produktionskette zur Herstellung von Biodiesel (Rapsöl-Methyl-Ester – RME) anfallende Rapsschrot reduziert diesen Importbedarf erheblich. Ein großer Vorteil dabei: Der in der Europäischen Union angebaute Raps ist gentechnikfrei. Insgesamt kann durch die Biokraftstoff- und Futtermittelproduktion in Deutschland auf Importe von etwa 2,4 Mio. t Sojaschrot verzichtet werden. Gentechnikfreies Rapsschrot hat in der Milchviehfütterung Soja vollständig ersetzt. Sehr viele Milchprodukte werden entsprechend gekennzeichnet. Das Logo vermittelt nicht nur das Merkmal „gentechnikfrei“, sondern ein Stück weit auch die regionale Herkunft der Proteinquelle.



ufop

Union zur Förderung von Oel- und
Proteinpflanzen e. V.

Haus der Land- und Ernährungswirtschaft
Claire-Waldoff-Str. 7
10117 Berlin

Telefon: 0 30 / 235 97 99 – 0
E-Mail: info@ufop.de
www.ufop.de