

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise ziehen im Juli weiter an, nähern sich sogar wieder der Marke von 450 EUR/t
- Auf und Ab am Terminmarkt reduziert den Handel am heimischen Markt auf ein Minimum
- US-Sojabohnen können ihr Niveau im Monatsverlauf nicht halten, Zustand der US-Sojabestände verschlechtert sich

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot trotz schwindender Nachfrage schwächer
- Sojaschrot zieht im Preis an

Pflanzenöle

- Rapsöl tendiert im Juli durchweg fester, Entwicklungen in Osteuropa im Fokus
- Palmöl bewegt sich im Zuge fester Notierungen zuletzt nach oben

Kraftstoffe

- Biodiesel setzt Aufwärtsbewegung fort
- Aussicht auf knapperes Angebot in der zweiten Jahreshälfte treibt Rohöl

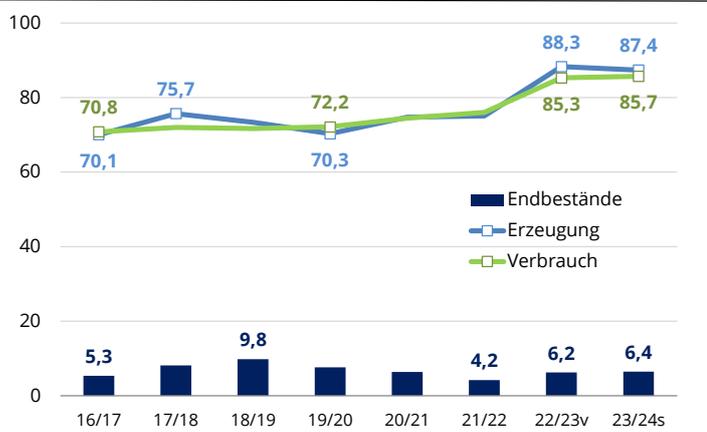
Preistendenzen

Mittelwerte	30. KW	Vorwoche	Tendenz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	443,12	437,36	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	464,00	467,00	↘
Rapsöl	985,00	955,00	↗
Rapsschrot	301,00	306,00	↘
Rapspresskuchen*	340,00	340,00	→
Paris Rapskurs	450,00	503,25	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., exkl. MwSt.			
Biodiesel	170,99	169,49	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	165,15	161,15	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	78,78	75,35	↗

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

Grafik der Woche

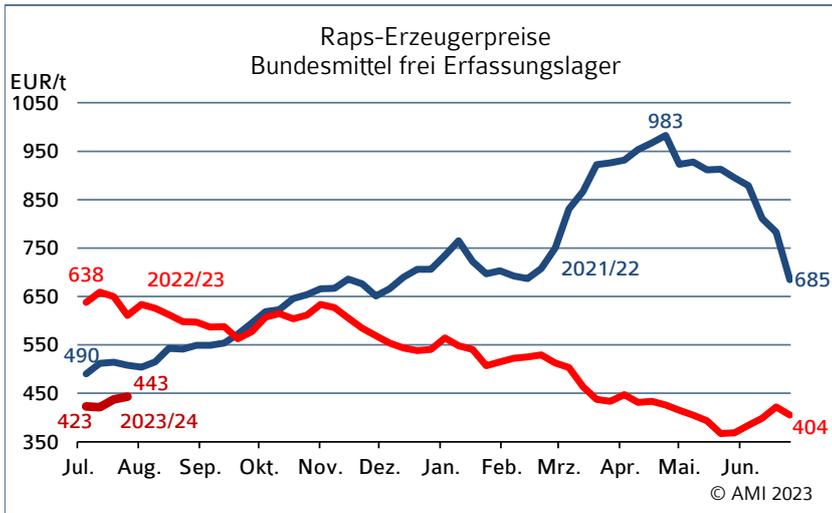
Globale Versorgungsbilanz Raps
in Mio. t



Quelle: USDA

Anmerkung: v = vorläufig, s = geschätzt

Marktpreise



Raps

Auch im Juli setzten die Forderungen für Rapssaat ihre Aufwärtsbewegung fort, näherten sich zuletzt im Bundesdurchschnitt sogar wieder der Marke von 450 EUR/t. Damit scheinen die enttäuschenden Ertragsmeldungen von den deutschen Feldern die Richtungsvorgabe aus Paris zu überwiegen, denn dort schlugen die Notierungen zuletzt keine eindeutige Richtung ein. Durch die Niederschläge schreitet die Rapsernte regional nur schleppend voran. In Ostdeutschland konnten bislang gebietsweise zwischen 30 und 70 % der Flächen geräumt werden. Die bislang erzielten Erträge enttäuschen jedoch.

Rapsöl

Am heimischen Markt für Rapsöl ging es im Juli ebenfalls weiter aufwärts. Im Fokus standen dabei die jüngsten Entwicklungen in Osteuropa, nachdem Russland zuletzt die Häfen an der Donau angriff. Berichten zufolge sind die Schäden jedoch nicht so gravierend wie erwartet, so dass die Verladungen fortgeführt werden können. Angesichts der weiterhin festen Energiepreise bleiben die Biodieselmargen zufriedenstellend. So ist die Nachfrage nach Rapsöl aus dem Energiesektor anhaltend lebhaft, konzentriert sich allerdings insbesondere auf Partien zur Lieferung im 3. Quartal 2023. Dabei ist das Angebot zur Lieferung im August 23 jedoch begrenzt.

Rapsexpeller

Die Gebote für Rapsexpeller gaben im Monatsverlauf zwar nach, konnten sich zuletzt jedoch wieder stabilisieren. Prompte Partien wurden Ende Juli für 340 EUR/t offeriert, vier Wochen zuvor waren noch 350 EUR/t im Gespräch. Prompte Ware ist wieder zu bekommen, nachdem das Angebot in den zurückliegenden Wochen regional sehr begrenzt war. Besonders im Osten wurde durch Importe aus Polen und Tschechien die Angebotslücke geschlossen.

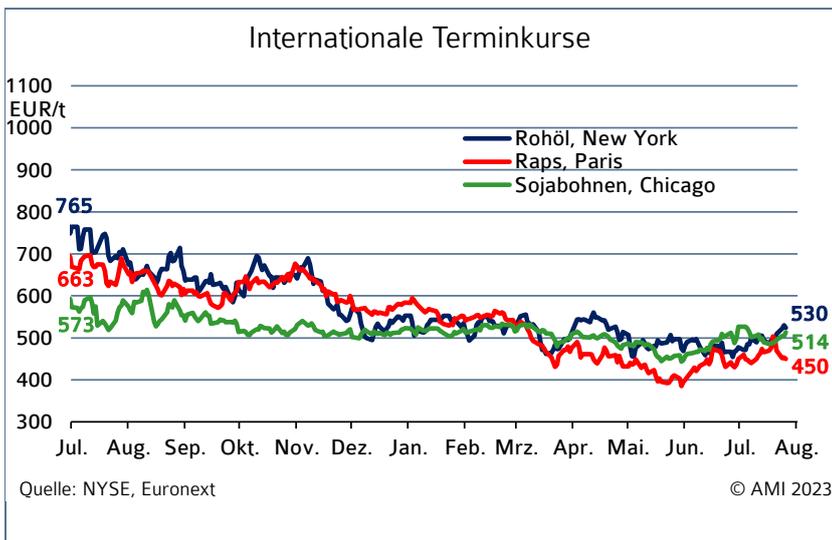
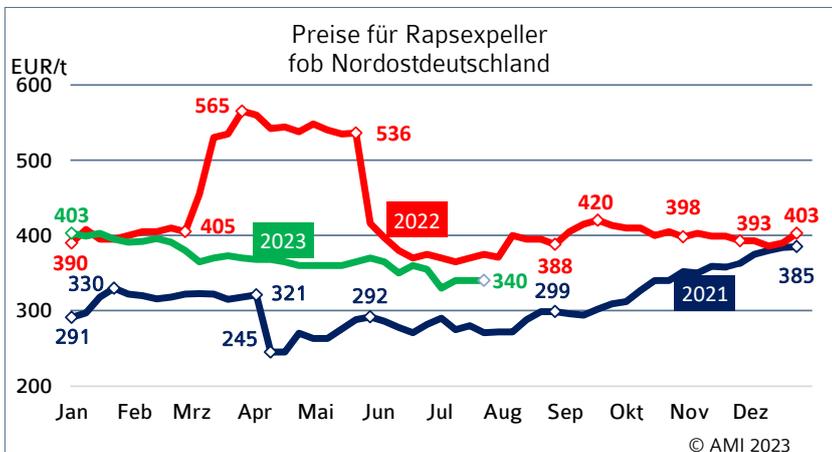
Großhandelspreise

Am Biodieselmärkte geht es im Juli weiter aufwärts. So werden aktuell 171 Cent/l für prompte Partien gefordert und damit 10 Cent/l mehr als noch vier Wochen zuvor. Unterstützung kommt dabei von festen Rohstoffnotierungen, aber auch die etwas belebtere Nachfrage nach prompten Partien treibt. Geordert werden jedoch nur kleinere Mengen zur Deckung des vorderen Bedarfs. Mit dem Abschluss langfristiger Kontrakte wird angesichts der aktuellen Urlaubszeit weiterhin abgewartet.

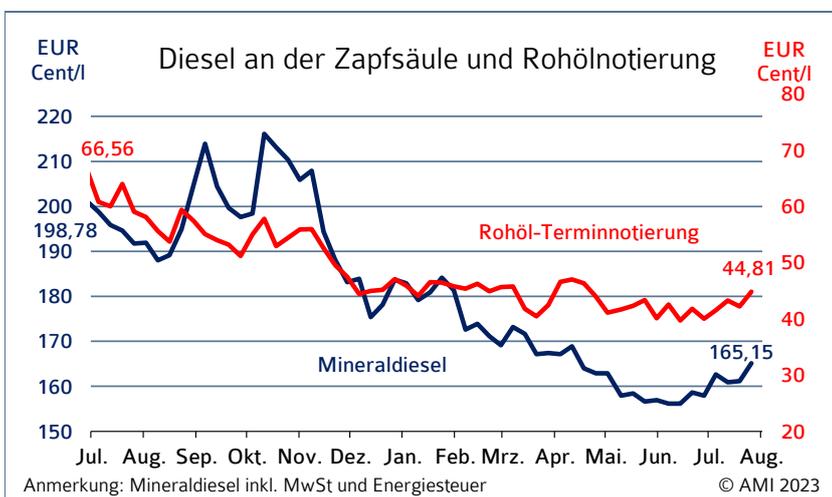
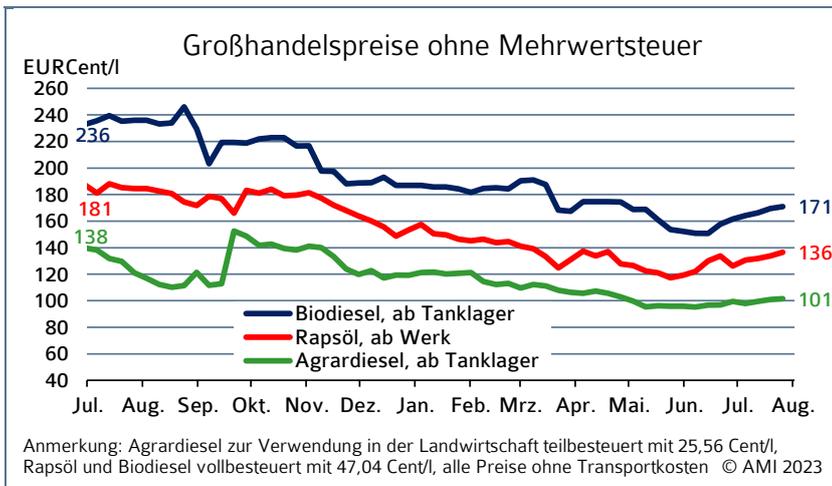
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 26.07.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	464	301	985	936
Vorwoche	467	306	955	859

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



in 1.000 t	kumuliert					
	Jan.	Feb.	März	April	2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	831,0	850,4
Dieselmotoren	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	9.750,8	10.438,4
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	10.581,8	11.288,8
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,9	7,5
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	38,8	46,9
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	328,4	343,8
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	367,1	390,7
Ottomotoren	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	5.147,7	4.925,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	5.514,9	5.315,7
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	6,7	7,3

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

Erklärungen für Abkürzungen und Fachbegriffe finden Sie unter: www.ufop.de/glossar

Tankstellenpreise

Am Rohölmarkt geht es im Juli deutlich aufwärts. Getrieben werden die Kurse von der Aussicht auf ein geschmäleretes Angebot in der zweiten Jahreshälfte 2023, was in erster Linie auf die angekündigten Fördereinschränkungen in Saudi-Arabien und Russland zurückzuführen ist. Gleichzeitig kündigte die chinesische Regierung weitere Maßnahmen an, um die private Inlandsnachfrage zu fördern, was am Markt optimistisch angenommen wurde. So wurden zuletzt 165,20 Cent/l aufgerufen und damit 7,30 Cent/l mehr als noch vier Wochen zuvor.

Verbrauch

Biodiesel

In den ersten vier Monaten des Jahres 2023 belief sich der Verbrauch von Dieselmotoren B7 auf gut 9,6 Mio. t und blieb damit knapp 7 % hinter dem Vorjahresvolumen zurück. Vor allem der März toppte die bisherigen Absatzmengen im Kalenderjahr. Der Biodieselverbrauch nahm im April 23 gegenüber Vorjahresmonat um knapp 5 % auf 209.300 t ab. Die Quartalsmenge lag mit rund 831.000 t gut 2 % unter Vorjahresvolumen. Da in den vier Monaten die eingesetzte Dieselmenge gegenüber Vorjahreszeitraum deutlicher zurückging, erhöhte sich der volumetrische Beimischungsanteil gegenüber Vorj. von 7,5 auf 7,9 %.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol inkl. ETBE blieb im April 23 knapp unter der Marke von 100.000 t. Bioethanol und ETBE verzeichneten im Vergleich zum Vormonat Zunahmen von 13 % bzw. 5 %. Die Monatsmenge von 99.400 t weist gegenüber Vorjahresmonat dennoch ein Minus von gut 12 % auf. Gleichzeitig nahm der Verbrauch von Ottomotoren im Vergleich zum April 22 um 4 % auf 1,3 Mio. t zu.

Schlaglichter

Ölsaaten Forum 2023 am 10. November 2023 in Berlin



Die weltweite Produktion von Ölsaaten, pflanzlichen Ölen und Ölschrotten wird 2023 ein neues Rekordniveau erreichen. Allerdings geraten Ölsaaten und die daraus hergestellten Produkte zunehmend in den Fokus gesetzlicher Anforderungen hinsichtlich des Anbaus, Flächenanspruchs, der Nachhaltigkeit, der sozialen Verträglichkeit und dem Beitrag zum Klimaschutz. Besonders im Brennpunkt: Die Lieferketten von Soja und Palmöl, betroffen sind aber auch Kaffee, Kakao und Kautschuk.

Auf nationaler und europäischer Ebene werden daher die rechtlichen Anforderungen für den Marktzugang neu aufgestellt und erweitert. Den Anfang machten die Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED) und deren nachfolgende Novellierungen. Aktuell stehen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und die EU-Verordnung für entwaldungsfreie Produkte (EUDR) sowie die EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) vor der Umsetzung. Eine zentrale Frage beim Ölsaaten Forum 2023 lautet: Schafft Europa ein umfassendes und akzeptiertes "level-playing-field" für die gesamte Warenkette innerhalb der EU und international? Oder werden zugleich Verlagerungseffekte ausgelöst?

Das [Ölsaaten Forum 2023](#) gibt Erläuterungen und Impulse zu rechtlichen Regelungen, deren politische Einordnung sowie die konkrete Umsetzung der Dokumentationspflichten und behördlichen Kontrollen. Dabei wird auch die Frage nach den indirekten Landnutzungsänderungen ("iLUC") im Zusammenhang mit Ölsaaten und der Akzeptanz von Raps und Soja als nachwachsende Rohstoffe

für Energie und andere Zwecke diskutiert. Die Bundesregierung beabsichtigt mit der Nationalen Biomassestrategie (NABIS) Vorrangregelungen zu setzen. Doch steht diese Strategie im Einklang mit der Bioökonomie-Strategie und den Absatzmöglichkeiten von pflanzlichen Ölen in neuen Märkten?

Der OVID Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e. V. und die UFOP veranstalten gemeinsam mit der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft mbH (AMI) das zweite Ölsaaten Forum am 10. November 2023 in Berlin. Das Forum wird ebenfalls digital angeboten.

Das Forum richtet sich an alle Akteure rund um das Agribusiness.

- Erzeuger, Verarbeiter, Vermarkter
- Fach- und Führungskräfte im Agrar-gewerbe
- Entscheider im Maschinen- und Anlagenbau
- Entscheider in der Agrar- und Lebensmittelindustrie
- Mitarbeiter im Ein- und Verkauf
- Logistik-Unternehmen
- Mitarbeiter in Wirtschafts- und Agrarverbänden

Wann & Wo?:

- 10. November 2023, Einlass ab 9:00 Uhr
- Haus der Land- und Ernährungswirtschaft
- Claire Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin

Hybridveranstaltung: Nehmen Sie präsent im Haus der Land- und Ernährungswirtschaft in Berlin teil und profitieren Sie vom Austausch mit Branchenteilnehmer*innen. Oder verfolgen Sie die Veranstaltung zeitsparend von Ihrem Arbeitsplatz aus.

Diese Tagung ist nicht kommerziell ausgerichtet. Der erzielte Überschuss wird für humanitäre Zwecke in der Ukraine gespendet.

- **Frühbucherpreis:** Bei Buchung bis zum 22. September 2023 zahlen Sie 135 EUR zzgl. MwSt.
- **Normalpreis:** Ab dem 23. September 2023 zahlen Sie 205 EUR zzgl. MwSt.
- **Präsenz oder Virtuell:** Nach Ihrer Registrierung können Sie entscheiden, ob Sie vor Ort in Berlin oder online an der Veranstaltung teilnehmen möchten.

Schlaglichter

Verbändeallianz fordert steuerliche Entlastung von Biokraftstoffen

Um die Klimaschutzanstrengungen des Straßengüterverkehrs spürbar zu beschleunigen, muss der Steuersatz für fortschrittliche Biokraftstoffe zügig gesenkt werden. In einem gemeinsamen Positionspapier fordert eine Allianz aus Verkehrs- und Logistikverbänden hierfür eine Ergänzung des Energiesteuergesetzes.

Bis die Elektrifizierung als Mittel zur Emissionsfreiheit in der Breite des Straßengüterverkehrs umgesetzt werden kann, braucht es noch mehrere Jahre. Bis dahin stehen für den Großteil der Lkw-Flotten nur flüssige und gasförmige Biokraftstoffe wie HVO100, Bio-LNG und Bio-CNG zur Verfügung, um zu den CO₂-Reduktionszielen beitragen zu können.

Von der im Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften verankerten Befreiung von CO₂-Aufschlägen können mit Biokraftstoffen betriebene Lkw nicht profitieren – obwohl sie im Vergleich zu Nutzfahrzeugen, die mit Diesel betankt werden, bis zu 90 Prozent CO₂-Emissionen einsparen. Wirtschaftliche Anreizstrukturen dürfen daher nicht allein auf den Einsatz von batterie- und wasserstoffbetriebenen Lkw beschränkt bleiben, sondern müssen auch fortschrittliche Biokraftstoffe einschließen.

Eine EU-rechtskonforme und unkomplizierte Lösung wäre die Ergänzung des Energiesteuergesetzes um einen neuen Paragraphen 56a, mit dem – wie heute bereits Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs – künftig auch Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs entlastet und unterstützt werden könnten, beim Klimaschutz noch schneller voranzukommen.

Der Aufbau einer öffentlichen alternativen Ladeinfrastruktur entlang der europäischen Autobahnen gemäß den Vorgaben der EU-Alternative Fuel Inf-

rastructure Regulation (AFIR) wird in den Mitgliedsstaaten mindestens so viel Zeit in Anspruch nehmen wie die flächendeckende Ausstattung auf nicht-öffentlichen Flächen wie Logistikanlagen, Terminals und Betriebshöfen.

Mit fortschrittlichen Biokraftstoffen kann das hohe CO₂-Einsparpotenzial sowohl des Straßengüterfernverkehrs auf langen Strecken als auch im Zustellverkehr auf der letzten Meile sofort gehoben werden. Über das vorhandene dichte Tankstellennetz können Lkw-Bestandsflotten unkompliziert und ohne nennenswerten technischen Umrüstaufwand direkt mit fortschrittlichen Biokraftstoffen betrieben werden

Mit der Zulassung von HVO100 im Rahmen der Novellierung der 10. Bundesimmissionschutzverordnung hat die Bundesregierung einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der CO₂-Bilanz des Straßengüterverkehrs getan. Um das Potenzial bestmöglich zu nutzen, sollte dies von einem steuerlichen Anreiz für den Einsatz sämtlicher fortschrittlicher Biokraftstoffe flankiert werden.

[Zum Positionspapier](#)



Klimaschutz im Straßengüterverkehr beschleunigen:
Steuerliche Anreize für den Einsatz fortschrittlicher Biokraftstoffe schaffen

Die Logistikbranche arbeitet konstant an der Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen. Im Fokus steht insbesondere der Straßengüterverkehr als einer der größeren Emittenten des Sektors. Zur Erreichung der gesetzlichen Klimaziele wächst der Handlungsdruck.

Bis die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs als Mittel zur Emissionsfreiheit in diesem Transportsegment technisch ausgereift und einsatzfähig ist, stehen in diesem Jahrzehnt allein fortschrittliche flüssige (HVO100) und gasförmige Biokraftstoffe (Bio-LNG und Bio-CNG) der jeweils neuesten Generation zur CO₂-Reduzierung zur Verfügung. Das CO₂-Einsparpotenzial gegenüber fossilen Kraftstoffen liegt hier bei 85 bis 90 Prozent.

Im Gegensatz zur Elektromobilität sind für nachhaltige Kraftstoffe sowohl Fahrzeuge als auch Tankinfrastrukturen bereits vorhanden. Mit dem bestehenden dichten Tankstellennetz können Lkw-Bestandsflotten unkompliziert und ohne nennenswerten technischen Umrüstaufwand direkt mit fortschrittlichen Biokraftstoffen bis zur realen Einsatzfähigkeit elektrischer Antriebsalternativen übergangsweise versorgt werden und dadurch ab sofort zur CO₂-Reduzierung beitragen.

Die Klimaschutzanstrengungen des Logistiksektors werden durch wirtschaftliche Anreize beschleunigt. Anders als für elektrisch angetriebene Lkw kann aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben (Eurovignetten-Richtlinie) im Bundesfernstraßenmautgesetz keine finanzielle Anreizstruktur zum verbreiteten Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen verankert werden. Gleichwohl kann im Rahmen der Novelle der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) unter Verordnung (EU) 2023/1315 eine für fortschrittliche Biokraftstoffe abgabemindernde Anpassung des Energiesteuergesetzes (EnergieStG) erfolgen.

1

Schlaglichter

DAF-Lkw der neuen Generation bereit für die Nutzung von 100% HVO



Neben der Einführung einer kompletten Baureihe vollelektrischer Lkw und der Entwicklung der Wasserstofftechnologie bereitet DAF außerdem seine Verbrennungsmotoren für neue Kraftstoffarten vor, um die CO₂-Emissionen weiter zu senken. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil/hydriertes Pflanzenöl) ist ein Biokraftstoff der neuesten Generation, der eine Verringerung der CO₂-Emissionen um bis zu 90% ermöglicht und problemlos in allen DAF-Lkw der neuen Generation eingesetzt werden kann.

Hydriertes Pflanzenöl (HVO) wird aus Abfallprodukten und Fetten aus der Lebensmittelindustrie hergestellt. Es ist derzeit für Diesel-Lkw der nachhaltigste Kraftstoff auf dem Markt und bietet im Vergleich zum herkömmlichen Diesel eine Verringerung der CO₂-Emissionen („Well-to-Wheel“) um bis zu 90%. Im Gegensatz zu früheren Generationen von Biokraftstoffen hat HVO keine Auswirkungen auf die Nahrungsmittelproduktion.

Zusätzlich zu den Umweltvorteilen besteht ein weiterer wichtiger Vorteil darin, dass HVO in DAF-Lkw ohne Änderungen an den Fahrzeugen eingesetzt werden kann, während die hervorragende Leistung der Lkw sowie die Wartungsintervalle von bis zu 200.000 Kilometern für den Fernverkehr erhalten bleiben.

Geeignet für das gesamte DAF-Produktssortiment

Alle DAF-Lkw der neuesten Generation können mit HVO betankt werden – sowohl die für den Verteilerverkehr beliebte Serie LF, der vielseitig für den Verteilerverkehr einsetzbare XD („International Truck of the Year 2023“) als auch die Spitzenmodelle XF, XG und XG+ („International Trucks of the Year 2022“). für spezifische Anwendungen, für Schwerlasttransporte und den Fernverkehr.

„DAF ist ein Vorreiter bei der Zielsetzung unserer Gesellschaft, die CO₂-Emissionen zu senken“, so Patrick Dean, Chief Engineer bei DAF Trucks und Mitglied des Vorstands. „Im Jahr 2018 haben wir

als Erste einen vollelektrischen Lkw auf den Markt gebracht, und im letzten Jahr haben wir eine völlig neue Generation von Elektro-Lkw mit einer emissionsfreien Reichweite von bis zu 500 Kilometern vorgestellt. Außerdem bereiten wir uns auf die neuen Kraftstoffgenerationen vor. Dank HVO können wir mit den aktuellen Lkw auf dem Markt und in Anlehnung an den „Well-to-Wheel“-Ansatz bereits heute einen großen Sprung bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen machen. In Hinsicht auf die CO₂-Zertifizierung von Lkw wäre es ein großer Schritt nach vorne, wenn die europäische Gesetzgebung den Beitrag sauberer Kraftstoffe zur Reduzierung der CO₂-Emissionen schätzen würde, da wir es uns nicht leisten können, Möglichkeiten für einen nachhaltigen Straßentransport ungenutzt zu lassen. Dadurch sollte sich der Fokus auf die gesamte Kette ausweiten – von der Energiequelle bis hin zu dem, was aus dem Auspuff kommt –, anstatt sich nur auf die „Tank-to-Wheel“-Bilanz zu konzentrieren.“

Schlaglichter

„Mein Schiff“ von TUI setzt erstmalig Biokraftstoff zur Senkung von CO₂-Emissionen ein



Bild: TUI Cruises

Als erstes Mitglied der Mein Schiff Flotte hat die Mein Schiff 4 nachhaltigen Biokraftstoff aufgenommen und während ihrer Nordlandreise als Beimischung zum Marinediesel, der Anteil liegt bei circa 30 %, erfolgreich getestet. Das Ergebnis: Weniger Emissionen und ein weiterer wichtiger Schritt hin zur klimaneutralen Kreuzfahrt. Der erstmals gebunkerte Biokraftstoff der 2. Generation ist rein pflanzlich und besteht hauptsächlich aus Speiseölresten. Dieser Treibstoff ist nahezu frei von Schwefeloxiden und bietet in seiner Reinform eine CO₂-Reduktion von bis zu 90% im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Gestern stach das Wohlfühlschiff ab Kiel wieder Richtung Spitzbergen und Geirangerfjord sowie Sunnlyvsfjord in See. Während der Liegezeiten in der Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein, Alesund und Bergen plant die Mein Schiff 4 zusätzlich grünen Landstrom zu beziehen. Die nächsten Nordlandreisen Richtung Spitzbergen sind bereits buchbar. Die Mein

Schiff 7, das dann neueste Mitglied der Flotte, wird am 23. Juni, 07. Juli und 24. Juli 2024 jeweils ab Kiel zur Inselgruppe im Nordpolarmeer aufbrechen. Die Kreuzfahrtgäste können aufgrund der guten Anbindung von Kiel bequem und klimafreundlich mit der Bahn an- und abreisen.

KONKRETE NACHHALTIGKEITSZIELE – WISSENSCHAFTLICH GEPRÜFT UND VALIDIERT

Der Biokraftstoff-Testlauf der Mein Schiff 4 ist ein weiterer Meilenstein der neuen Nachhaltigkeitsstrategie 2030 von TUI Cruises. Bis 2030 wollen die Kreuzfahrtreedereien der TUI Group ihre absoluten CO₂-Emissionen um mehr als ein Viertel (27,5%) gegenüber 2019 senken. Sie sind damit die ersten in der Kreuzfahrtbranche, deren Klimaziele von der Science Based Targets initiative (SBTi) geprüft und validiert wurde. Keine andere Kreuzfahrtreederei der Welt verpflichtet sich zurzeit auf so ein absolutes,

streng kontrolliertes Klimaschutzziel. Dieses Ziel soll unter anderem durch Landstromnutzung, saubere Kraftstoffe, Steigerung der Energieeffizienz beispielsweise durch umweltfreundliche Unterwassersilikonanstriche und der Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit – dem „Slow Steaming“ – sowie weiterer Maßnahmen erreicht werden. „Die abgeschlossene Testphase an Bord der Mein Schiff 4 ist für uns und die gesteckten Klimaziele enorm wichtig. Denn: Die Biokraftstoffe können ohne aufwendige Umbau- oder Umrüstungsmaßnahmen in den Schiffsmotoren direkt eingesetzt werden. Dies zeigt einmal mehr, dass wir nicht nur mit unseren Neubauten wie der Mein Schiff 7 und dem achten Schiff in nachhaltigere Kreuzfahrten investieren, sondern auch bei der bestehenden Flotte an allen Schrauben drehen, um besser und noch klimafreundlicher zu werden“, so Lucienne Damm, Head of Sustainability bei TUI Cruises.

Schlaglichter

DB Regio setzt in Brandenburg erstmals auf Biokraftstoff

Die Deutsche Bahn (DB) wird bis 2040 klimaneutral. Eine Schlüsselrolle bei der Senkung der CO₂-Emissionen spielt der Ausstieg aus dem Diesel. Dafür geht die DB den nächsten Schritt und schickt in einem Pilotprojekt in Brandenburg gemeinsam mit den Ländern und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg insgesamt 16 Fahrzeuge mit klimafreundlichem Biokraftstoff auf die Schiene. Zu diesem Zweck hat die DB Energie die Tankstelle für Regionalzüge in Neuruppin von Diesel auf den Biokraftstoff HVO umgestellt. Innerhalb des kommenden Jahres fließen auf der Linie RE6, dem Prignitz-Express, zunächst mehr als zwei Millionen Liter Biokraftstoff.

Der hier eingesetzte Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) besteht aus biologischen Rest- und Abfallstoffen und ist frei von Palmöl. Dadurch steht er nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelherstellung. Der Ersatz von herkömmlichem Diesel durch HVO spart bilanziell etwa 90 Prozent der CO₂-Emissionen ein. Das verbessert die Klimabilanz der bisher mit Diesel betriebenen Triebwagen, ohne die Fahrzeuge umbauen zu müssen.

Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: „Um unsere ambitionierten Klimaziele zu erreichen, wollen wir die Antriebswende in unserem Land weiter vorantreiben und bis 2037 auf Dieselmotoren verzichten. Mit der heutigen ersten HVO-Tankstelle für den Schienenverkehr in Brandenburg wird ein wichtiges Zeichen für die Innovationskraft bei grünen Technologien gesetzt. Davon profitieren insbesondere unsere Regionalexpresslinie RE6 und damit die Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Prignitz, Oberhavel und das Havelland.“

Carsten Moll, Vorsitzender der Region Nordost der DB Regio AG: „Mit dem Biokraftstoff HVO machen wir aus Dieselzügen Klimaschutzzüge, denn wir sparen gegenüber Diesel rund 90 Prozent der CO₂-Emissionen ein. Im Regionalverkehr möchten wir uns auf immer mehr bisher nicht elektrifizierten Strecken vom Diesel verabschieden – in Brandenburg starten wir jetzt mit dem Prignitz-Express.“

Ute Bonde, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): „Der VBB, aber auch ich persönlich bin ein großer Fan von Innovationen und kreativen Ideen, um den ÖPNV fit für die Zukunft

zu machen. Dass jetzt Züge mit Frittenfett angetrieben werden – was den Tatsachen entspricht – finde ich einfach nur grandios! Wir als VBB verstehen uns als Treiber der Mobilitätswende und unterstützen diese Form des alternativen Antriebs ausdrücklich.

Der Einsatz von HVO könnte eine Übergangstechnologie sein, wir müssen ganzheitlich denken – auch an die nächste Generation – die interessiert sich nicht ausschließlich für dichtere Takte oder mehr Komfort, sondern eben auch besonders für unsere Umwelt. Wunderbar zu sehen, dass wir nun mit dem HVO-Biokraftstoff eine weitere Weiche für eine Mobilitätswende mit aktivem Klimaschutz stellen.“

Voll funktionsfähige Dieselmotoren und Diesellokomotiven, die aktuell noch auf nicht vollständig elektrifizierten Strecken fahren, müssen nicht vorzeitig ausrangiert werden, sondern können klimafreundlich bis zum Ende ihrer Lebensdauer im Einsatz bleiben. Das ist deutlich klimafreundlicher, spart Ressourcen und dient der Nachhaltigkeit. Ein Einsatz des Biokraftstoffs HVO realisierte DB Regio bereits auf Strecken in Bayern, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Baden-Württemberg und Thüringen.

Alle UFOP-Marktinformationen online: www.ufop.de/marktinfo

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.